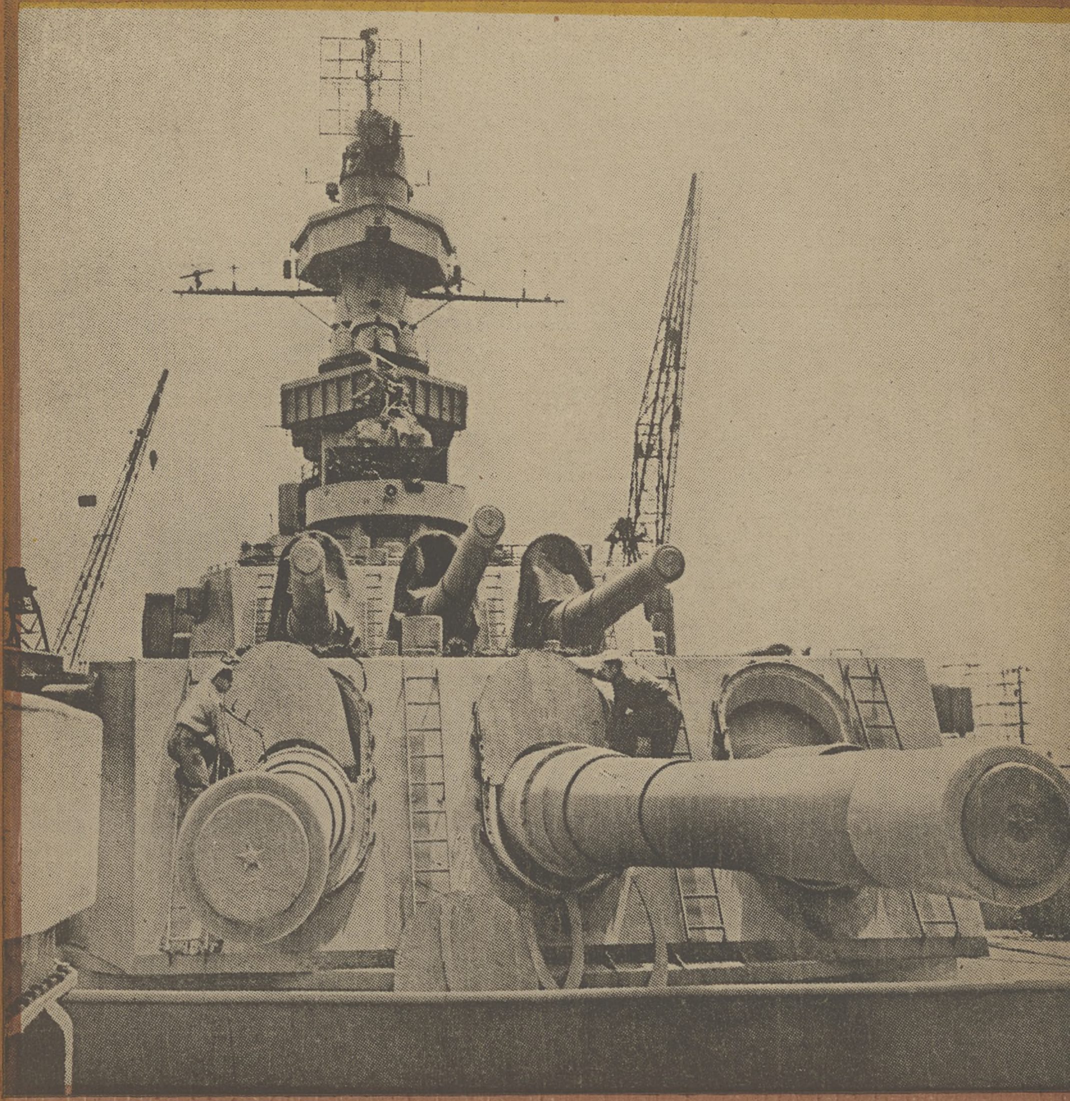
MARYNARZ POLSKI





DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

16—31 stycznia 1947 r. Nr 12

CENA 15 ZŁ.



2 tygodnie NA WYBRZEŻU

W uznaniu wybitnych zasług w walce z okupantem miasto Gdynia zostało odznaczone Krzyżem Grunwaldu II klasy.

* * *

Tylko dzieci i ryby, podobno, nie mają głosu. Wszyscy zaś dorośli i uczciwi obywatele mają głos, czego dowodem była blisko 100 procentowa frekwencja ludności całego Wybrzeża, w pierwszych po wojnie wyborach do Sejmu. W wyborach tych lud dał wyraz swej woli, wybierając swych reprezentantów.

* * *

Między słowami: „lud" i „lód" jest m. inn. i ta różnica, że lód jaki powstał na skutek fali mrozów w gdyńskich basenach portowych, „zakorkował" cały szereg kutrów rybackich, które z tego powodu nie mogły wyjść na połów. Dopiero przybycie saperów i rozsadzenie lodu za pomocą dynamitu uratowało sytuację. W innych basenach, energiczną walkę z powłoką lodową prowadziły holowniki, oczyszczając baseny portowe. Jednocześnie, w stoczni Nr. 1 trwały intensywne prace nad odremontowaniem trzech lodołamaczy, które miały przyjść holownikom z odsieczą.

* * *

Wprawdzie, w drugiej połowie stycznia znacznie się ociepliło, ale fakt ten nie pozostaje wcale w związku z wydobyciem w porcie gdańskim zatopionego statku „Africania", który ma być przydzielony Polsce. Statek ten, pochodzenia włoskiego, został przyholowany do basenu portowego Westerplatte.

* * *

Człowiek bez wychowania... morskiego, nie może zostać uczniem Państwowej Szkoły Morskiej. W roku obecnym warunkiem przyjęcia do tej uczelni jest przejście specjalnego przeszkolenia w Państwowym Centrum Wychowania Morskiego, do którego już teraz zgłaszają się masowo kandydaci z całego kraju. Ośrodki szkoleniowe rozsiane są na całym Wybrzeżu, a kandydaci, którzy zostaną przyjęci, będą się szkolić na koszt państwa. Zajęcia będą się odbywały również na kutrach, statkach, jachtach i w stoczniach. Po zakończeniu kursu ci, którzy w międzyczasie nie odpadną, poddani zostaną konkursowym egzaminom z matematyki, fizyki, języka polskiego i nauki o Polsce. Koniecznym jest posiadanie małej matury.

W roku bieżącym nastąpi też reorganizacja Państwowej Szkoły Morskiej. Wydział mechaniczny tej uczelni pozostanie w Gdyni, zaś uczniowie wydziału nawigacyjnego będą się kształcić w Szczecinie.

Przewiduje się ogółem 120 wolnych miejsc.

* * *

Na „Batorym", który w marcu bież. roku odpłynie z Gdyni do Nowego Jorku, wszystkie miejsca zostały już wysprzedane. W chwili obecnej „Batory" znajduje się jeszcze w stoczni w Antwerpii, skąd powróci do Gdyni w połowie marca, po czym w końcu tego miesiąca uda się w pierwszy powojenny rejs do Ameryki Północnej.

* * *

Obiecująca młodzież niemiecka znana ze skromnej nazwy „Hitlerjugend" musiała widocznie mocno opłakiwać swój los, skoro zrabowany przez Niemców szkuner harcerski „Zawisza Czarny", który powrócił z Lubeki znalazł się aż w tak opłakanym stanie. Szkuner wobec dużych uszkodzeń i wielkiego zaniedbania skierowany został do jednej ze stoczni, gdzie dokonany będzie generalny remont.

* * *

Szczecin staje się portem wybitnie eksportowym. Obok blisko 40 tysięcy ton wyeksportowanych towarów wyekspediowano również ponad 40 tysięcy Niemców. W tym samym czasie przez Szczecin przejechało z Zachodu ok. 50 tysięcy repatriantów.

* * *

„Nowa Draga" mimo, że jest pogłębiarką ssącą, nie należy do stworzeń z gatunku ssaków. Została ona podniesiona z dna morskiego i obecnie remontowana w stoczni Nr. 1 w Gdańsku. Prócz „Nowej Dragi" na tejże stoczni remontuje się również b. niemiecki statek „Preussen", który będzie obsługiwać trasę Szczecin — Świnoujście. Statek ten będzie mógł pomieścić 500 pasażerów.

* * *

Wydział ratowniczo - holowniczy Linii Gdynia — Ameryka zamówił w Stanach Zjednoczonych większą ilość specjalnego sprzętu do wydobywania zatopionych statków i urządzeń portowych. Również i do Danii udała się specjalna ekipa, celem sprowadzenia pontonów, potrzebnych do wydobywania wraków z dna morza i z kanałów portowych.

* * *

Marynarka Wojenna ma do czynienia nie tylko z morskimi falami. Na fali długości 54 m. nadaje codziennie w trzech językach prognozę pogody na następne 24 godziny. „Ostrzeżenie nawigacyjne" nadawane jest o godzinie 13-ej czasu Greenwich.

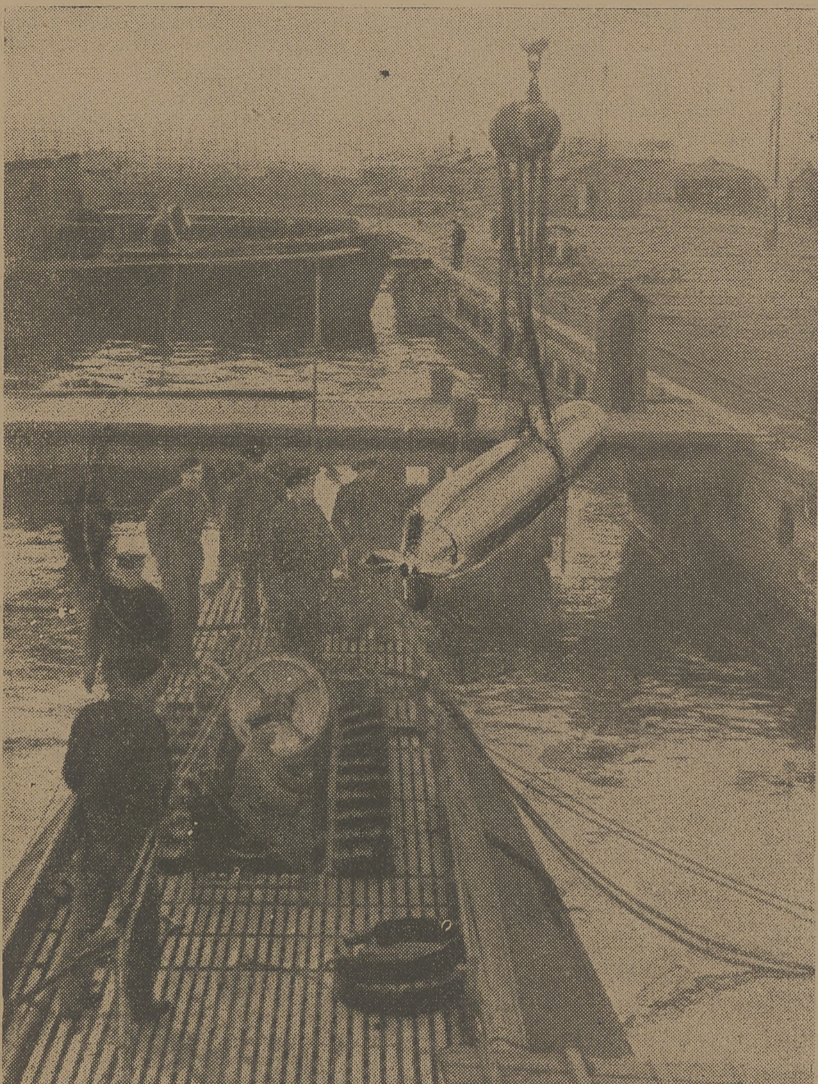
Zdewastowane falochrony gdyńskie w szacie zimowej.



MARYNARZ POLSKI

DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

Gdynia, 16 — 31 stycznia 1947 r. NR. 12



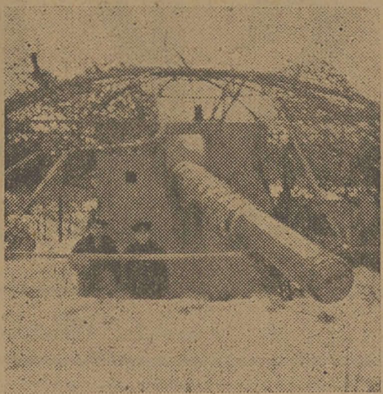
Wyładowanie torpedy z okrętu podwodnego na ląd odbywa się za pomocą dźwigu.

Treść numeru:

NASZA OKŁADKA:

Liniowiec amerykański U. S. S. „Arkansas" (do artykułu na str. 12 p. t. „Flota w konserwie").

HEL — morski szaniec Rzeczypospolitej



Działo baterii im. kmdr. ppor. Laskowskiego

Od wieków, gdzie tylko przewija się polska myśl morska, występuje zawsze związana z nią nazwa Helu. Hel był świadkiem morskich wypraw królewskich kaprów, był ochronnym szańcem, uzbrojonym od czasów Władysława IV, w dwa forty Władysławowo i Kazimierzowo, był wreszcie ostatnim skrawkiem ziemi, na którym, po tragedii wrześniowej 1939 r. powiewała jeszcze polska bandera i przez miesiąc bronił się polski marynarz.

I zachował Hel w wiernej pamięci ślady tych wszystkich zmagań. Wśród uratowanych prawie cudem starych ksiąg małego kościołka helskiego, wiele zapisków świadczy o królewskich zamiarach morskich i o wierności tego skrawka ziemi — Polskiej Koronie.



Wrak ORP „Wicher" na redzie portu helskiego.

Ale znacznie więcej zachował Hel wspomnień z tych czasów, które pozostały pełną chwały kartą dziejów morskich — z Obrony Helu.

Wśród piaszczystych wydm, od strony otwartego morza, drzemią w spokojnej zadumie, zasłużonego wypoczynku, działa baterii imienia komandora ppor. Heliodora Laskowskiego. Działa, które odegrały tak ważną rolę w działaniach obronnych, w pamiętnych dniach wrześniowych, które kilkakrotnie podjęły nierówny pojedynek z Schleswig Holsteinem, i które przyczyniły się do zatopienia niemieckiego okrętu typu Leberecht Maas.

Z poza falochronu portowego sterczą z wody, jak żałośnie wyciągnięte ręce, kominy i działa ORP „Wicher", który poległ w nierównej walce. Wyholowany przez zaborcę z portu helskiego spoczywa dziś spokojnie przechylony, zagłębiony połową swego pokładu pod wodą.

Jaką wartość obronną miał ten wąski cypel Helu najlepiej świadczyć mogą starania, z jakimi zaborca usiłował umocnić się w tym terenie. Olbrzymie bunkry betonowe, działobitnie i wieże obserwacyjne wznoszą się wśród szczątków rozbitych i zniszczonych dział i sprzętu.

Ale nie tylko samymi wspomnieniami żyje Hel. Wśród gruzów i rozbitego sprzętu wre gorączkowa praca, powstają i rodzą się nowe czyny.

Z momentem opuszczenia Helu przez oddziały radzieckie rozpoczęła się polska gospodarka. Ciężkie zadanie miał pierwszy komendant Helu, który z niewielkim oddziałem marynarzy przystąpił do oczyszczania cypla i rejonu umocnionego z pozostałości niemieckiej obrony. Prace te podjął następnie obecny komendant kmdr. ppor. Małaszkiewicz. W tym trudnym zadaniu biorą udział por. mar. Lewicki i st. bosman Ustjak. St. bosm. Ustjak, który jako jeden z pierwszych powrócił z Anglii, jest starym gospodarzem na Helu od 1933 r. Dziś jest tu duszą pracy. Gdzieś ze starych ruder powyciągał zapomniane przez Niemców tablice, które jak dawniej ostrzegają natrętnych, troskliwie dba o otoczenie koszar, które pod jego kierownictwem zostały zagospodarowane i ogrodzone. On to wraz z matem Dziudą i Kaczmarkiem ogrodzili i uporządko-



Wieża obserwacyjna na Helu, wzniesiona przez niemieckich zaborców.



Marynarze garnizonu helskiego przy pracy.

wali cmentarz poległych w 1939 roku marynarzy.



Stare tablice ostrzegawcze znów powróciły na swoje miejsce.

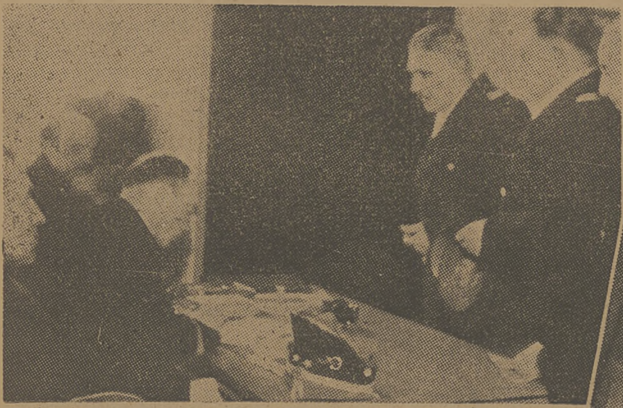
W zniszczonych jeszcze przed pół rokiem koszarach gwarno i ciepło. Obszerna, wyremontowana świetlica oczekuje, gdy na scenie jej wystąpi Teatr Marynarki, przynosząc w ten zapadły kąt trochę rozrywki. Jasne i czyste sale, własna łaźnia, kuchnia nowocześnie wyposażona, oto wyniki wysiłku i pracy tych ludzi. I jakże wymownym staje się zdanie, umieszczone w gazetce marynarskiej, opracowanej siłami marynarzy, wiszącej w przedsionku koszar:

„Spełniając sumiennie swoje obowiązki, bierzemy przykład z takich samych jak my marynarzy — Bohaterów, Obrońców Helu“. **Jerzy Poradowski.**

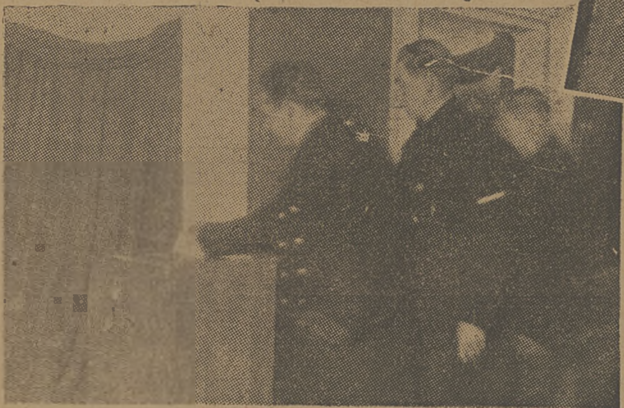


Komendant Helu, kmdr. ppor. Małaszkiewicz ze swym zastępcą por. Lewickim i szefem st. bosm. Ustjakiem

UTRWALILIŚMY ZWYCIĘSTWO DEMOKRACJI!



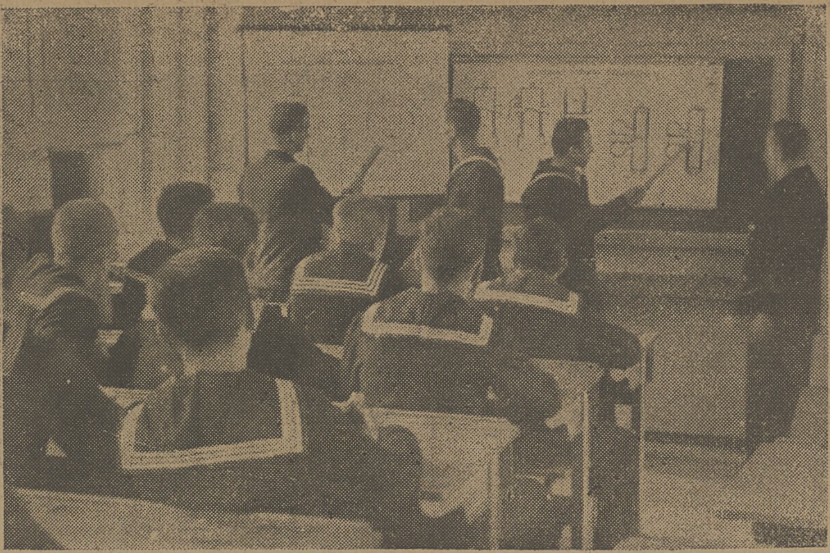






Oficerowie, podoficerowie i marynarze odrodzonej Marynarki Wojennej, oraz żołnierze W. P. będący w służbie Mar. Woj., wzięli żywiołowy udział w minionych, pierwszych po wojnie, wyborach do Sejmu Ustawodawczego.

Blok Stronnictw Demokratycznych, na który głosowali, zapewnił Polsce pięćsetkilometrowe Wybrzeże, którego wagę i znaczenie mogą odczuć przede wszystkim ludzie morza. Zdają oni bowiem sobie sprawę z tego, że dotychczasowa polityka Rządu jest jedyną drogą do Polski Morskiej.



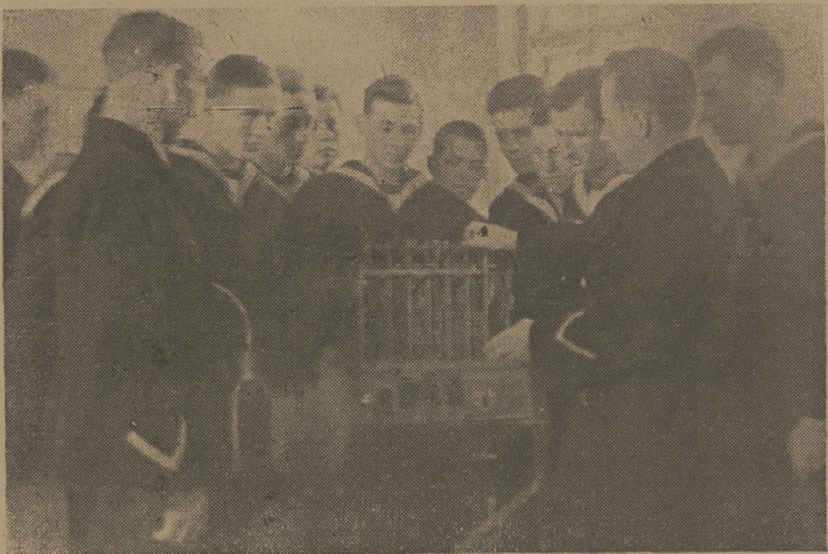
W sali wykładowej plutonu motorzystów młodzi marynarze zapoznają się z budową i działaniem motorów. Przejrzyste, kolorowe wykresy części maszyn są im pomocą w zdobywaniu wiedzy o mechanice. Właśnie dwaj kursanci powtarzają wykład instruktora.

Motorzyści z S.S.M.

Właściwie taka specjalność motorzysty, to na pierwszy rzut oka nic nadzwyczajnego. Ot zwyczajna śruba okrętowa na tle zębatego koła. I to niby wszystko.

A jednak jak daleką i trudną drogę trzeba odbyć, aby się tej skromnej odznaki dosłużyć...

— .. „Trzeba znać nie tylko teorię, jak i co się nazywa i do czego służy, ale znać i praktyczne zastosowanie..”



Wiedzę teoretyczną, zdobytą na wykładach, trzeba pogłębić przez zapoznanie się z prawdziwym motorem. Instruktor wyjaśnia działanie i budowę cylindrów, tłoków i innych części, na przykładzie ustawionego w sali, motoru.

Starszy bosman Paszkiewicz, instruktor plutonu motorzystów w Szkole Specjalistów Morskich, nie potrzebuje nawet do swoich słów robić groźnej miny. Uwaga i skupienie słuchaczy są wystarczające. Każdy sobie zresztą doskonale zdaje sprawę, że jeśli „obleje” egzamin, to będzie to przede wszystkim jego własną winą. Nie warto więc ryzykować.

Na przykład mar. Piwoński, wprawdzie kiedy posłyszał swoje nazwisko wywołujące go do tablicy, początkowo odczuł coś, jak gdyby tremę, ale teraz opanował się i gada całkiem do rzeczy. Czasem tylko coś opisze nie tak dokładnie czy nie tak jasno i instruktor musi wówczas przyjść z pomocą, ale na ogół wszystko jest zupełnie nieźle.

Nikt nie twierdzi, że zdobycie specjalności motorzysty jest czymś łatwym. Spróbuj w tak krótkim czasie poznać wszystkie motory: jak który pracuje, z jakich części się składa, do czego one służą i jakie mają przeznaczenie. W dodatku takich typów motorów jest z dziesiątek i jeden od drugiego czymś się różni. Rozmaite sprężarki, pompy, agregaty, mechanizmy pomocnicze — już samo ich wymienianie może wywołać lekki „mentlik” — a cóż dopiero ich szczegółowa znajomość.

Wprawdzie wiszą na sali różne wykresy, szkice i plany, które znacznie ułatwiają orientację i naukę, zwłaszcza gdy się ma starych dobrych instruktorów, ale mimo wszystko bez własnego wysiłku i bez własnych szczerych chęci daleko się nie zajedzie.

I stąd właśnie ta uwaga, która się maluje na twarzach kursantów, stąd to napięcie i skupienie. Jeśli bowiem na sali wykładowej można ostatecznie czymś wytłumaczyć niezupełne opanowanie wykładanego materiału, to w maszynowni okrętu „umarł w butach”: opiekuńczy duch instruktora nie jest w stanie przebywać wiecznie w towarzystwie młodego motorzysty. Zwłaszcza, że motorzyście nie wystarcza jedynie znajomość jego własnej specjalności, musi on także znać i ogólną służbę na okręcie. Na przykład taka łódź ratunkowa — niby nic nadzwyczajnego, ale przecież nie można nie wiedzieć, że w każdej łodzi ratunkowej powinien się znajdować kompas, mapa, koła i pasy ratunkowe, żywność, apteczka, rakietnica i szereg innych narzędzi. Wprawdzie niby to drobiazg, ale w tym tkwi właśnie sedno rzeczy, żeby o żadnym drobiazgu nie zapomnieć.

I dlatego właśnie odznaka motorzysty to jest tylko na pozór „nic nadzwyczajnego” — w istocie mówi ona o tym, że ten który ją nosi nie tylko odbył przepisaną ilość wykładów, spędził setki godzin przy obsłudze pracujących motorów i agregatów ale i poznał do głębi wszelkie tajniki serca okrętowego.

Jot-wu.

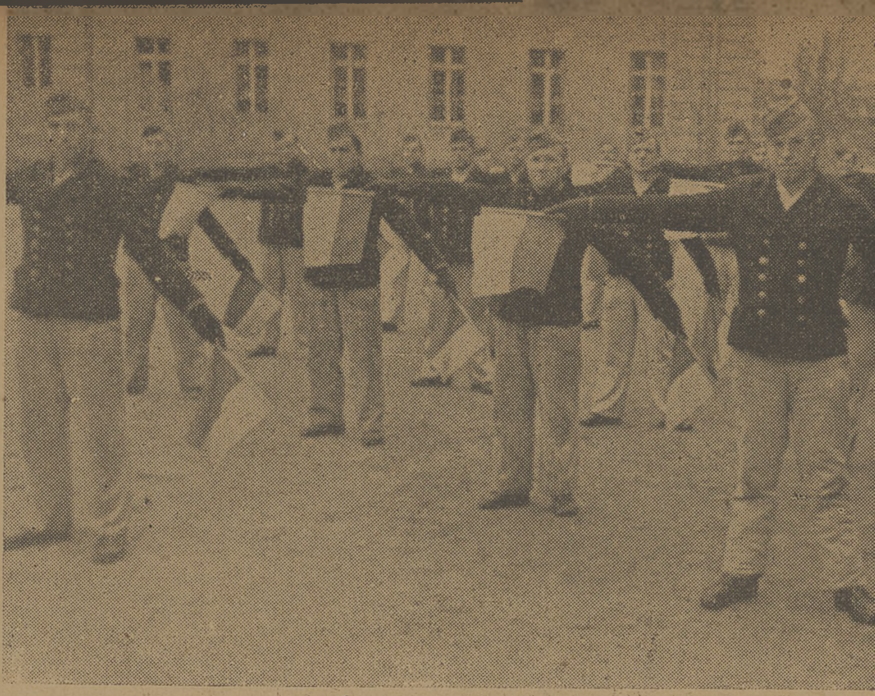
... — „Uwaga! Postawa semaforowa!.. Hej tam, z tyłu — nie gadać, a uważać! Gadać będziecie później!

— Zaczynamy...

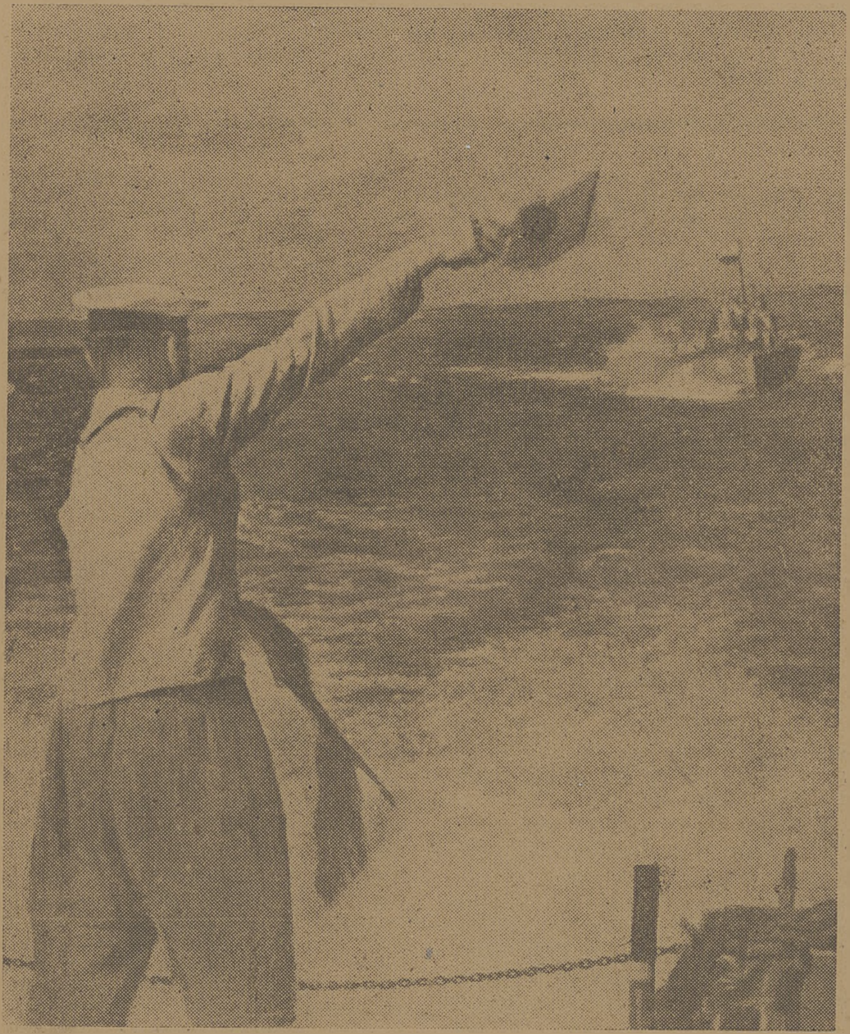
— „M" ... „O" ...

Barwne chorągiewki wzlatują dokoła kilkudziesięciu chłopców w roboczych mundurach. Szybko po sobie padają poszczególne litery, które trzeba „wymachać" ustalonym ruchem ramion Pomylić się nie można — wścibski wzrok instruktora „nakryje" od razu ptaszka, któremu się coś nagle pokiełbasi.

— Co tam, do licha! Kto tam nadaje „Morze" przez „ż", a przez „rz" nie łaska? Może jeszcze was ortografii uczyć? Powtórzyć: „M...O .."



SYGNALIŚCI



... I znów od początku...

Nie warto się narażać bosmanowi. Uwaga czy słowo rzucone nieopatrznie do kolegi urywa się w połowie. Trzeba się skupić...

A po tym, po pojedyńczych literach, po pojedyńczych oderwanych słowach, przychodzą całe zdania i... tempo, tempo tak wściekłe, że nawet czasem mięśnie u ramion, jak gdyby z lekka „nawalały". Ale zmęczenie okazać? Nie, to już nie było by po marynarsku...

Zresztą, najtrudniejszy jest zawsze tylko początek, a kto chce zostać prawdziwym sygnalistą, na prawdziwym okręcie, płynącym na prawdziwym morzu musi już przejść ten najcięższy okres szkolenia.

Kiedy zaś człek stanie już na pokładzie okrętu — wtedy dopiero czuje się ważnym! Zwłaszcza, gdy tak w czasie rejsu przyjdzie nagle rozkaz od dowódcy okrętu:

— Nadać meldunek...

Właściwie taki sygnalista to najważniejsza persona na pokładzie. No bo gdyby tak raz „nawalił" i przekręcił w trakcie nadawania meldunek, albo rozkaz, w czasie pokoju „granda na całego" a w czasie wojny? Lepiej nie mówić..

Tak, sygnalista to bardzo ważna persona... jw.

CI, KTÓRZY NIE ULEGLI PODSZEPTOM „WIECZNYCH EMIGRANTÓW"



Zdjęcie powyższe przedstawia dowódcę obozu szkolno-rozdzielczego ORP „Bałtyk" w Okehampton, komandora Morgensterna w otoczeniu grupy starszych i młodszych podoficerów Marynarki Wojennej, która w grudniu ub. roku przybyła do Polski. Oto nazwiska niektórych z nich: chorąży Rybicki Stanisław, starsi bosmani: Pniak Stanisław, Jabłoński Wiktor, Zalewski Wacław, Prządak Feliks, Winnicki Stanisław, Niwinski Wacław, Kozak Edward, Lehki Antoni, Malawski Władysław i Roesler, oraz bosmani: Bubienko Antoni, Nowaczyk Władysław, Jaworski Jan, Penski Bronisław i Janowski Włodzimierz. Wymienieni wyjechali z Polski do Anglii w końcu sierpnia 1939 r. na polskich jednostkach wojennych i brali udział w walkach z nieprzyjacielem na wszystkich morzach świata. E. S.

Skrzynka pocztowa

A. Wysocki, Klepacze. Aby się starać o pracę w Gdyni, trzeba przede wszystkim być tu na miejscu.

J. Miszczak, p. Brwinowem. Spełniamy Waszą prośbę.

W. Białas, Kęty. Nie wiemy.

„S. Z. Łódź - Zdrowie". Zgadzamy się.

J. Kowalczyk, Świdwin. Niemożliwe jest sprawdzenie (przez nas), czy broń, o której wspominacie, była rzeczywiście skonstruowana na podstawie Waszego projektu. Ale nie zaszkodzi złożyć w tej sprawie wniosku w odpowiedniej instytucji.

W. Surjas, Harbutowice. Cieszy nas fakt, że czytanie „Marynarza" sprawia Wam tyle radości. Niestety, z przyczyn technicznych, nie będziemy mogli spełnić Waszego życzenia.

A. Piotrowski, Gdańsk-Wrzeszcz. Każdy prenumerator otrzymuje pismo, przesyłane do domu za pośrednictwem poczty.

J. Hłasko. Gdańsk-Wrzeszcz. Kalendarz Morski na r. 1947 nie ukazał się.

J. Cerafin, Kraków. 1) Na pierwsze pytanie otrzymacie wkrótce odpowiedź z prasy codziennej. 2) S/s „Batory" ma być w marcu r. b. w Gdyni. 3) Okres rekrucki trwa w zasadzie 3 miesiące.

J. Kowalski. Bydgoszcz. Na wiosnę ogłoszony będzie pobór rekruta i zaciąg ochotniczy do Mar. Woj.

A. Rusiecki, Denków. Egzamin konkursowy polega na tym, że jeżeli wolnych miejsc jest np. 100, a zdało egzamin 120, komisja egzaminacyjna wybiera 100 kandydatów z najlepszymi wynikami.

T. Roszczyk, Milicz. Nowe przyjęcia do Państw. Szkoły Morskiej odbędą się latem. Wkrótce podamy zmodyfikowane warunki przyjęcia do tej uczelni.

M. Krauze, Zalesie. Do Oficerskiej Szkoły Mar. Woj. przyjmowani są kandydaci ze służby czynnej. Co do P. S. M. patrz odpowiedź, daną wyżej.

„San", Katowice. Przeczytajcie odpowiedź, daną ob. Rogatkowi w n-rze 9 „M. P." na str. 20-ej. S.S.M. prospektów nie wysyła.

J. Lempart, Żywiec. O wspomnianych przez Was warunkach przyjęcia napiszemy na wiosnę.

„Ułan", Puszczykówko. Wkrótce ogłosimy. Dyrektorem P. S. M. jest Konstanty Maciejewicz, kpt. ż. w.

A. Jaszczenko, Sokółka. Najlepiej w wspomnianej sprawie napisać do D-wa Ścigaczy Mar. Woj., Gdynia-Oksywie.

A. Lisicki, Łódź. Na Wasze pytania najlepiej odpowie Wam sekretariat P.S.M., Gdynia, ul. Morska 85. O terminie składania podań napiszemy na wiosnę. O ile nam wiadomo, P.S.M. nie podaje, jakie pytania przewidziane są na egzaminach.

J. Dziedzic, Wieprz. Odznaki specjalności w Mar. Woj. podamy wkrótce. O warunkach przyjęcia do P.S.M. dowiecie się na wiosnę.

T. Hajduk, Inowrocław. W pierwszym rzędzie interesuje nas Marynarka Wojenna i osiągnięcia w tej dziedzinie na całym świecie. Wiadomości z życia portów można znaleźć w tylu innych pismach morskich.

K. Ulański, Orłowo. Statki „Gdańsk" i „Gdynia" weszły na krótko przed wrześniem 39 r. w skład Mar. Woj. i dlatego przy ich nazwach podaliśmy OORP.

J. Torbus, Łódź. Dziękujemy za przesyłkę. Artykuły o okrętach podwodnych ukażą się niebawem. Wspomniane numer wyślemy.

Z. Ziemiński, Inowrocław. O terminie poboru rekruta, nie omieszkamy z a w i a d o m i ć Czytelników. Przeczytajcie sobie odpowiedzi, dane w poprzednich numerach „M. P." Czytelnikom w rubryce „Skrzynka pocztowa", a znajdziecie odpowiedź na wiele nurtujących Was pytań.

(Ciąg dalszy na str. 11)

Kazimierz Biernat

KORWETY

Ostatnia wojna na morzu między Anglią a Niemcami była w większym jeszcze stopniu wojną podwodną, aniżeli tamta z lat 1914—1918. Dowództwo niemieckie, które ze względu na słabość swej floty nie mogło marzyć o zmierzeniu się w otwartym boju z kilkakrotnie silniejszą flotą angielską i w ten sposób próbować zmienić niekorzystny dla siebie stosunek sił, pomne z drugiej strony przykrych dla Niemiec skutków zbyt późnego rozpoczęcia bezwzględnej walki okrętami podwodnymi, w okresie pierwszej wojny światowej, tym razem z miejsca rozwinęło szeroko zakrojoną ofensywę podwodną, ostrze jej kierując przede wszystkim przeciw brytyjskiemu transportowi morskiemu. Działania rozpoczęte zostały od razu dużą ilością okrętów podwodnych. W tych warunkach już pierwsze tygodnie wojny przyniosły dotkliwe straty angielskiemu tonażowi handlowemu, wyrażające się cyfrą 27 zatopionych statków o pojemności 145.000 BRT. Był to ubytek poważny jeżeli się zważy, że w czasie od września do grudnia 1939 roku stocznie brytyjskie wybudowały zaledwie 56 nowych statków o łącznej pojemności 243 000 BRT.

Wznowienie systemu konwojowania statków przez okręty wojenne oraz wzmożony udział lotnictwa w akcji zwalczania okrętów podwodnych, mimo niezaprzeczonych sukcesów nie zdołały zrazu opanować niebezpieczeństwa. Kontrtorpedowce, na których spoczywał główny ciężar walki z niewidzialnym przeciwnikiem, nie stały początkowo do dyspozycji w takiej ilości, jakiej wymagała sytuacja, zaś perspektywy szybkiego zwiększenia ich liczby były znikome z braku wolnych pochylni i długiego czasu budowy. Spośród 194 gotowych kontrtorpedowców, jakie znajdowały się wówczas w składzie floty brytyjskiej, tylko pewna część mogła być użyta do służby konwojowej. Kanonierek eskortowych było również niewiele, a szybko zmobilizowane i uzbrojone w działa lżejszych kalibrów rybackie traulery i lugry nie nadawały się w ogóle do odbywania długich i uciążliwych rejsów przez Atlantyk. Odbiór pierwszych jednostek z będących w budowie we wrześniu 1939 kilkudziesięciu kontrtorpedowców i szybkich eskortowców spodziewany był najwcześniej w pierwszych miesiącach 1941 roku.

Admiralicja brytyjska stanęła więc wobec trudnego zadania opracowania takiego typu okrętu, który odpowiadałby warunkowi najkrótszego czasu budowy, byłby znacznie tańszy i więcej ekonomiczny od kontrtorpedowca czy kanonierki, a jednak dostatecznie duży i silny, aby móc konwojować statki również na pełnym morzu i bronić je skutecznie przed atakami niemieckich okrętów podwodnych. Problem rozwiązano szybko i pomyślnie, i już w 1941 roku we flocie brytyjskiej pojawiły się okręty nowego typu. Nazwano je „corvettes”.

Sama nazwa wywodzi się z języka włoskiego od słowa corbis — kosz, i brzmiała początkowo „corbita”. Przed 250 laty mianem tym określano mały, jednomasztowy okręt wojenny poruszany przy pomocy żagla lub wioseł, lekki i zwrotny, i prawdopodobnie dlatego używany przez ówczesnych korsarzy śródziemnomorskich. Około roku 1800 korbita przeobraziła się ostatecznie w dużą korwetę o wyporności prawie 600 ton, trzech masztach i ożaglowaniu rejowym z bezanem, a u schyłku istnienia wielkich flot żaglowych osiągnęła wielkość 1000 ton. Artyleria w sile 30 i więcej dział ustawiona była wzdłuż burt na górnym pokładzie, nie zaś, jak np. na okrętach liniowych lub fregatach, w krytych międzypokładowych bateriach. W czasie pokoju korwety pływały jako ubezpieczenie konwojów przed korsarzami i kaprami, a podczas wojny krążyły na morskich szlakach handlowych, eskortowały statki wiozące szczególnie cenne ładunki i spełniały zadania wywiadowcze i łącznikowe, stąd też przyrównać je można do współczesnych krążowników.

Pierwsze nowe korwety angielskie nie były dużo większe od tych z przed stu czterdziestu lat. Wyporność ich wahała się w granicach od 700 do 850 ton, szybkość dochodziła do 15 węzłów. Obok uzbrojenia artyleryjskiego (zwykle jedno działo 102 mm na dziobie i kilka lekkich automatycznych przeciw celom powietrznym) posiadały korwety większą ilość bomb głębinowych do zwalczania zanurzonych okrętów podwodnych, nie miały natomiast wyrzutni torpedowych. Załoga liczyła 60 ludzi. Małe rozmiary korwet powodowały wprawdzie znaczne kołysanie zwłaszcza przy dużej fali na ogół jednak ich zalety nawigacyjne okazały się dobre. Admiralicja przystąpiła później do budowy większego typu korwety o wyporności około 1200 ton i dwakroć silniejszym uzbrojeniu, gdy okazało się, że podwodnym okrętom niemieckim, które wyposażone były początkowo w jedno działo 88 lub 105 mm, dodano jeszcze jedno.

W okresie całej wojny stocznie brytyjskie, kanadyjskie i amerykańskie wypuściły kilkaset tych niepozornych, tak mało do okrętów wojennych podobnych jednostek. Jest rzeczą dowiedzioną, że one właśnie przyczyniły się w dużej mierze do zażegnania grożącego Anglii ze strony niemieckich okrętów podwodnych niebezpieczeństwa.



Brytyjska korweta „Nigella”

Józef Modrzejewski

Koniec niemieckiej floty wojennej

Najbardziej dla nas interesującymi fragmentami z historii ub. wojny są przede wszystkim walki morskie na Bałtyku. Charakter, przebieg i wyniki działań na tym terenie dostarczają bowiem cennego materiału doświadczalnego, który musi wpłynąć na kształtowanie się poglądów w zakresie budownictwa okrętowego, taktyki i strategii wojenno - morskiej. Cenną dla nas jest więc praca admirała Isakowa, zajmująca się wojną na Wschodzie Z uwagi na to, że nosi ona charakter raczej ideologiczny i kończy się mniej więcej wypadkami przed ostatnią fazą pogromu Niemiec pożytecznym jest jej uzupełnienie tym bardziej, że jesteśmy już w posiadaniu oficjalnych danych.

Jest rzeczą charakterystyczną, że pogrom floty niemieckiej dokonał się właśnie na naszym obszarze morskim i w niezwykle krótkim czasie, bo tylko jednego roku pomiędzy wiosną 1944 a wiosną 1945 r. Naczelne dowództwo niemieckie uznało front bałtycki za ważniejszy od innych i mimo groźby inwazji anglosaskiej, zgrupowało na tym akwenie niemal całość swoich sił morskich. Na Zachodzie pozostawiono jedynie niewielką ilość torpedowców oraz uszkodzony okręt liniowy „Tirpitz", który po ataku lilipucich okrętów podwodnych nie był zdolny do opuszczenia fiordów norweskich.

W ciągu poprzednich czterech lat Niemcy stracili stosunkowo mało bo jedynie dwa okręty liniowe „Bismarck" i „Scharnhorst", dwa ciężkie krążowniki „Admiral Graf Spee" i „Blücher", dwa lekkie „Königsberg" i „Karlsruhe" oraz czternaście dużych i mniejszych kontrtorpedowców. Pozostał więc im: okręt liniowy „Gneisenau", pięć ciężkich krążowników „Lützow", „Admiral Scheer", „Admiral Hipper", „Prinz Eugen" i „Seydlitz" (gorączkowo wykańczany w Piławie), cztery krążowniki lekkie „Nürnberg", „Leipzig", „Köln" i „Emden" i nowe flotylle krążowników torpedowych oraz torpedowców. Nadto rozporządzali jednym wielkim lotniskowcem „Graf Zeppelin" (około 20 tysięcy ton).

Była to armada dość pokaźna i znacznie przewyższająca liczbą eskadrę bałtycką Czerwonej Floty. Oprócz sił nawodnych obie strony dysponowały licznymi okrętami podwodnymi i eskadrami lotnictwa.

Pomimo rzucenia na Wschód floty wojennej Niemcy ponieśli tutaj klęskę o rozmiarach nienotowanych w swej historii. Przyczyny tego faktu są dość różnorodne. Omówię je jednak w części końcowej dając najpierw przegląd działań.

— — — — — — —

W r. 1944 obserwujemy wielką kontrofensywę armii radzieckiej, która wychodzi od Leningradu i dąży do likwidacji sił niemieckich w państwach bałtyckich. Zniesienie frontu północnego jest konieczne ze względu na ciągłe możliwości zagrożenia Moskwy. Plan radziecki przewiduje odepchnięcie Niemców aż do rejonu Prus Wschodnich, gdzie można by już skoordynować działanie armii północnej i środkowej.

Niemcy postanowili za wszelką cenę utrzymać wielką zaporę minową, zamykającą zatokę Fińską, aby blokować nadal flotę radziecką, a później usiłowali zatrzymać szereg punktów na wybrzeżu łotewskim i litewskim, dla odciągnięcia z jednej strony większych grup armii Czerwonej, a z drugiej dla kontrolowania pól minowych w północnym basenie morza Bałtyckiego, które uniemożliwiały współdziałanie jednostek radzieckiej floty z oddziałami na lądzie.

Wielka zapora w zatoce Fińskiej wymknęła się jednak spod kontroli floty niemieckiej po oczyszczeniu Estonii i kapitulacji Finlandii. Wielkie ilości poławiaczy min i ścigaczy, wybudowane pospiesznie przez stocznie leningradzkie, zajęły się „wybijaniem" szerokiego szlaku żeglownego między minami, którym następnie przepłynęły lżejsze okręty nawodne i podwodne na Bałtyk. Wobec tego dowództwo niemieckie zaczęło wysyłać grupy torpedowców obu typów dla „zanieczyszczania" nowymi minami wytrałowanych już rejonów. W ciągu lata 1944 r. odbywają się więc rajdy minowe małych torpedowców typu „T1" po 600 ton i większych typu „T21". Pierwszy typ ma silne uzbrojenie przeciwlotnicze, składające się z jednego działa 105 mm, jednego 40 mm, dwuch 37 mm, dwunastu 20 mm. Drugi większy „Elbing" ma 1200 ton (w pełni 1600 ton), cztery działa 105 mm, cztery 37 mm i osiem 20 mm. Oba zabierają po 60 min.

Rosjanie zabezpieczają się przed „intruzami" postawieniem ofenzywnych min na ewentualnych szlakach torpedowców oraz wzmożoną akcją lotnictwa. I oto mamy pierwsze niespodzianki. Okręty niemieckie znane dotąd z dobrych wyników w zakresie zwalczania min i samolotów zaczynają objawiać wyraźną nieporadność.

W głębinach giną „T31" (20.VI.44), „T32" (18.VIII 44), od bomb „T18" (13.IX.44) i „T22" (16.VIII 44), wszystkie w zatoce Fińskiej. Straty te pozostają także w związku z ewakuacją drogą morską Niemców.

Również tragicznie kończy się wyprawa do tego rejonu niemieckich krążowników torpedowych. Dwie nowoczesne jednostki typu „Seetier" po 2500 ton (w pełni 3700 ton) uzbrojone w działa średniego kal. 150 mm (w/g danych angielskich po cztery, w/g szwedzkich po pięć) najeżdżają na miny 12 grudnia 1944 i toną. Są to: „Z35" i „Z36".

W tym roku jeszcze dwie straty ponoszą torpedowce niemieckie. Mały „T10" pada ofiarą bomb w Gdyni (18 XII.44) i duży „T34" zostaje rozerwany przez miny na pełnym morzu (20.XI.44).

Niemiecka flota przerzuca teraz coraz to nowe oddziały lądowe z

Norwegii na front bałtycki i organizuje stałe konwoje albo transportów ewakuowanych z Łotwy albo transportów materiałów wojennych dla wysepek oporu niemieckiego na wybrzeżu.

W czasie wzmożonego ruchu okrętów III Rzeszy w pobliżu cieśnin duńskich następuje zderzenie ciężkiego krążownika „Lützow" i lekkiego „Leipzig" (4.XII.44). Pierwszy udaje się do Świnoujścia, drugi do miejscowości duńskiej Aabenraa.

W Danii tymczasem ruch oporu stara się unieszkodliwić znajdujące się na stoczni okręty niemieckie. Robotnicy podkładają bomby zegarowe w krążownikach „Leipzig" i „Nürnberg". W drugim wypadku sprawa zostaje wykryta. Tym niemniej załogi niemieckie są coraz mniej zdyscyplinowane. Towarzyszy im wszędzie poczucie niepewności i zasadzki.

Cztery miesiące roku 1945 to okres ustawicznego cofania się armii niemieckiej, determinacyjnej obrony przyczółków nadmorskich i szerokiego wykorzystania okrętów do akcji posiłkowej.

Flota wspiera wojsko ogniem swej artylerii naśladując słynne operacje „Tobruk" i „Leningrad". Przeprowadza wielkie ewakuacje z Prus Wschodnich i Pomorza, ale nigdzie nie znajduje bezpiecznego oparcia.

Pierwszą ofiarą staje się krążownik torpedowy „Z28" obrzucony bombami przez ciężkie samoloty brytyjskie koło Sośnic na wyspie Rugii. Jest to dzień 6 marca. Dokładnie osiem dni później wylatują na minach w zatoce Gdańskiej dwa małe torpedowce „T3" i „T5".

Następują teraz kolejne oblężenia portów. Pierwszy pada Królewiec i Piława. Tutaj zostaje rozsadzony przez własną załogę niewykończony zupełnie ciężki krążownik „Seydlitz" (10.000 ton, 8 armat 203 mm). Od podobnego losu ratuje się lotniskowiec „Graf Zepellin" tylko pospieszną ucieczką aż do Szczecina. W Gdyni kończą swój los dwa osławione okręty „Gneisenau" i „Schleswig-Hollstein". Niemal równocześnie Niemcy ponoszą dwie ciężkie straty w transportowcach wojskowych. Torpedy radzieckich okrętów podwodnych posyłają na dno „General Steubben" z 6000 uciekinierów i „Wilhelm Gustloff" z 9000 ludzi. Ten drugi jest 32 z największych statków świata, a siódmym niemieckim. Zbudowany w 1937 r. należał do organizacji „Kraft durch Freude". Miał 25.500 ton pojemności brutto i rozwijał szybkość 15,5 węzła.

Kołobrzeg ostrzeliwują krążowniki niemieckie artylerią od 152—280 mm. Przeciw nim startują ustawicznie bombowce radzieckie. I znowu następuje fakt nieoczekiwany. Niemcy chlubiący się dotąd znakomitą obroną przeciwlotniczą dużych jednostek muszą donieść, że ciężki krążownik „Admiral Scheer" został trafiony bombą, której wybuch spowodował 291 ofiar. Jest to trochę więcej niż czwarta część załogi.

Okręty niemieckie chronią się do Kilonii i do Świnoujścia. W Szczecinie zostaje osadzony na mieliźnie lotniskowiec „Graf Zepellin", któremu nie było danym wystąpić otwarcie przeciw sprzymierzonym.

Największe ciosy spadają na flotę niemiecką w kilkunastu ostatnich dniach wojny — w maju. Najpierw na minie koło wyspy Uznam wylatuje w powietrze stary pancernik „Schlesien" znany nam doskonale z kampanii wrześniowej koło Helu. 3 maja tonie w cieśninach duńskich krążownik torpedowy „Z43" ostatni z najnowocześniejszych przedstawicieli typu „Seetier", dalej w porcie kilońskim, gdzie już 16 kwietnia został zbombardowany „T1", toną na skutek awarii dwa bliźniacze torpedowce „T8" i „T9". Następnego dnia mina w Świnoujściu przynosi zagładę dużemu torpedowcowi „T36". Wreszcie 10 maja w Kattegacie bomby niszczą torpedowiec z pechową cyfrą „T13". Port w Kilonii przedstawia się wchodzącym zwycięzcom jako cmentarzysko okrętów. Szczególnie rzucają się w oczy wraki uszkodzonych i opuszczonych krążowników „Admiral Hipper" i „Emden".

„Sveriges Flotta" przedstawia lokację okrętów niemieckich w chwili kapitulacji:

K i l o n i a: dwa wyżej wymienione krążowniki, jedenaście torpedowców, z tego cztery typu „Elbing".

K o p e n h a g a: dwa nieuszkodzone krążowniki „Prinz Eugen" i „Nürnberg", trzy kontrtorpedowce i dwa torpedowce.

A a b e n r a a: uszkodzony krążownik „Leipzig".

Ś w i n o u j ś c i e: porzucony krążownik „Lützow" i zatopiony pancernik „Schlesien".

S z c z e c i n: uszkodzony lotniskowiec „Graf Zepellin".

G d y n i a: uszkodzony „Gneisenau" i „Schleswig-Hollstein".

P i ł a w a: rozsadzony „Seydlitz".

Poza Bałtykiem, w porcie Wilhelmshaven znalazł się uszkodzony krążownik „Köln" i jeden torpedowiec.

Jakaż olbrzymia różnica w porównaniu do 1918 r. Flota niemiecka przestała praktycznie istnieć i fakt ten dokonał się nie w spotkaniu z olbrzymiemi, doskonale wyposażonymi flotami anglosaskimi, ale na morzu, które w 1939 r. uważano za obszar drugorzędny.

— — — — — — —

Przystąpimy teraz do wyjaśnienia powodów owej katastrofy. W tym wypadku nie wolno kierować się żadnymi względami poza obiektywizmem obserwatorów i badaczy historycznych. Z przeglądu wydarzeń wyglądało by pozornie, że nowoczesna flota nie znalazła odpowiednich środków do obrony przeciw minom, torpedom i bombom.

Byłby to najfałszywszy pogląd, jaki mógłby być powzięty w tym względzie. Przebieg poprzednich działań wojenno-morskich na Bałtyku w sposób jasny i zdecydowany podkreśla słabość lotnictwa i środków „małej wojny". Przez trzy lata olbrzymia machina wojenna niemieckiej „Luftwaffe" atakuje bezskutecznie zgrupowanie okrętów radzieckich na tak ciasnej przestrzeni, jaką jest zatoka Kronsztadzka. Przez trzy lata niemieckie okręty minowe usiłują skrępować i unieruchomić ruchy floty radzieckiej. Przez wreszcie trzy lata niemieckie okręty podwodne, torpedowce i ścigacze usiłują przeniknąć zapory sieciowe portów Z. S. R. R. i zniszczyć jego jednostki.

Te trzy lata to okres wystarczająco długi dla próby, to pewnie zdany egzamin dzisiejszej pełnowartościowej floty w stosunku do pojedyńczych przeciwników w powietrzu i pod wodą, to wyraźne podkreślenie, że warunki bałtyckie są „konserwatywne" w zakresie taktyki i strategii wojenno-morskiej.

Niemcy to najlepiej zrozumiały i dlatego zgrupowały tu flotę wojenną od okrętu liniowego do podwodnego włącznie. Dlaczegóż jednak przegrały? Zwykle entuzjaści spraw morskich przeoczają jeden ważny element decydujący w niemałym stopniu o powodzeniu w walce. Jest nim „morale" marynarza. Tego „morale" zabrakło przede wszystkim flocie niemieckiej. Nie będziemy jednak wyłącznie szukać źródła tego faktu w ogólnym pogorszeniu się sytuacji na Wschodzie. Tak jak armia niemiecka załamała się już w zimie 1941 na przedpolu Moskwy i w zimie 1942 r. na przedpolu Stalingradu, tak marynarka niemiecka zrezygnowała właściwie już w tej chwili, kiedy zdecydowała się, zamiast bezpośredniego ataku na Leningrad, na „małą wojnę" przy pomocy min, sił lekkich i lotnictwa. Właśnie niepowodzenie takiej wojny przeciw Czerwonej Flocie, a dalej ciągłe niezdecydowanie, gdy chodzi o użycie sił ciężkich, podważyło wiarę w powodzenie.

Niemcy karmieni ustawicznie propagandą o skuteczności „małej wojny" uwierzyli w nią, tymczasem obróciła się ona przeciw nim.

Zupełnie podobne zjawisko psychiczne obserwujemy u Włochów, pozostających pod podobnymi sugestiami doktryny generała Douheta.

Ostateczny rezultat „małej wojny" ukazuje w całej pełni n i e e k o n o m i c z n o ś ć w zakresie stosowanych środków. Zamiast czynić z okrętów liniowych i krążowników okręty blokujące porty a w dalszej przyszłości pożądane łupy dla przeciwnika warto zaryzykować je do bezpośredniego ataku, w którym przecież mogą odegrać pożyteczniejszą rolę.

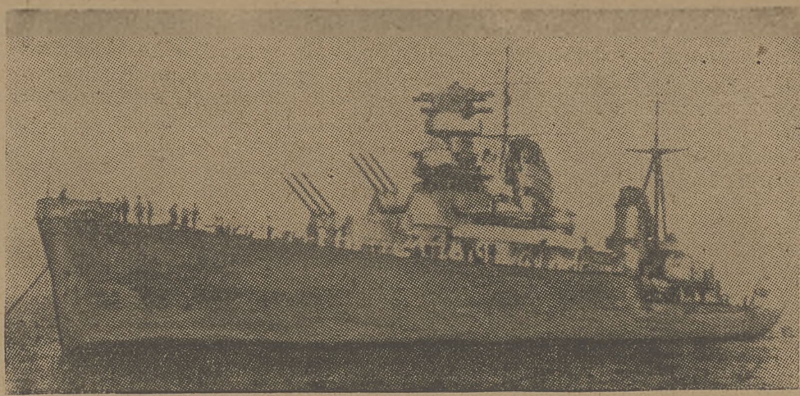
Osłabienie „morale" personelu marynarki niemieckiej zostało wywołane spotkaniem ze zdecydowanym przeciwnikiem, jakim były narody Związku Radzieckiego. Jakkolwiek ofenzywa Hitlera nastąpiła

(Dokończenie na str. 11)

Admirał Floty I. S. Isakow

Sytuacja na oceanicznych liniach komunikacyjnych Związku Radzieckiego

(Autoryzowany przekład kontradmirała W. Steyera)



Ciężki krążownik radziecki „Maksym Gorkij"

Drugi węzeł strategiczny bazowania na teatrze Północnym (poza Waranger-Fiordem) stworzyli Niemcy na wybrzeżach morza Norweskiego, w rejonie Narwik-Hammerfest, z główną redą w Altenfiordzie. W tym ostatnim, a także w innych przyległych fiordach, stworzona została baza manewrowa dla sił liniowych floty niemieckiej, obsługiwana przez warsztaty i składnice pływające i tymczasowe umocnienia na lądzie.

Od połowy r. 1942, liniowe siły Niemiec, przedtem bazujące się na obszarze Trondjem, coraz częściej zaczęły ukazywać się w szcherach na północ od Narwiku, a z początkiem r. 1943, przeniosły się na stałe do obszaru Altenfiordu. W tym czasie ustalił się skład przeniesionej tam eskadry: okręty liniowe „Admirał Tirpitz" i „Scharnhorst", krążowniki: „Admirał Scheer", „Admirał Hipper" i „Luetzow", 2 lekkie krążowniki klasy „miast" i 8—12 kontrtorpedowców. Skład ten ulegał zmianom, ponieważ poszczególne okręty odpływały na remonty do portów Bałtyku i dyslokacja zespołów nie była skoncentrowana, ale rozrzucona na przyległych fiordach.

Główny obiekt — okręt flagowy floty, pancernik „Admirał Tirpitz" — zwykle pozostawał w głębi Altenfiordu, za kilkoma rzędami bonów i sieci, ukryty przed obserwacją z morza i przed samolotami przeważającymi na nieznacznych pułapach, ponieważ wąska reda obramowana była wysokimi, skalistymi brzegami.

Wybór miejsca należy uważać za udany. Znajduje się ono w odległości 60 mil morskich od krawędzi szcher, co przy posiadaniu posterunków obserwacyjnych na wybrzeżu, zapewnia bezpieczeństwo od taktycznego zaskoczenia nalotu. Labirynt szcher i istnienie kilku wyjść na morze dla wielkich okrętów, pozwala na maskowanie manewru przy wyjściu i powrocie z operacji.

Co spowodowało wybór tego rejonu dla bazowania głównych sił niemieckiej floty nawodnej?

1. Po uaktywnieniu brytyjskiej, a także i amerykańskiej działalności lotnictwa bombardującego, po zwiększeniu kalibru jego bomb i systematycznych ciosach, skierowywanych na Ludwigshafen, Wilhelmshafen, Kilonię, Hamburg, Szczecin i inne bazy, włącznie do Gdańska, bazowanie sił liniowych w tych portach można słusznie nazwać „niekomfortowym". Odległość powietrzna od Londynu do Kilonii — 750 km, czyli 405 mil morskich, a od najbardziej wysuniętej na północ bazy angielskiej (umownie licząc od Scapa - Flow) do Altenfiordu — 1.775 km (958 mil morskich).

Właśnie ta odległość, jeśli uwzględnić dwustronny lot nad morzem, ma duże znaczenie nawet dla współczesnego dalobombardującego lotnictwa. Ponadto, liczba dni letnich na trasie Londyn — Kilonia jest znacznie większa, niż na trasie Orkady—Altenfiord.

Dlatego też stopniowe przesuwanie na północ i końcowe PRZENIESIENIE BAZOWANIA NA ALTENFIORD JEST PRZEDE WSZYSTKIM UPROWADZENIEM NIEMIECKICH SIŁ LINIOWYCH PRZED NIEBEZPIECZEŃSTWEM LOTNICTWA SOJUSZNICZEGO.

Możliwe było przeniesienie jeszcze dalej na północny-wschód, gdyż warunki nawigacyjne szcher norweskich na to pozwalały, lecz wtedy baza manewrowa Niemców zanadto zbliżałaby się do radzieckich lotnisk na Północy, co z doświadczenia niemieckich konwojów w obszarze Nordkapu oczywiście nie było dla nich zbyt pociągającym.

2. Jak wiadomo z komunikatów oficjalnych, lotnictwo angielskie prowadzi przeciwko flocie niemieckiej wojnę minową wszelkimi środkami, włączając i minowanie z samolotów wyjść z baz i wewnętrznych dróg żeglugowych, i nie tylko na morzu Północnym, lecz także i w południowo-zachodniej części Bałtyku. Wiadomo także, że angielskie okręty podwodne z powodzeniem odnajdują okręty przeciwnika na ich kursach z zatoki Helgolandu lub z cieśniny Kattegatu. Wyjątkowo duże głębokości przy podejściach do wybrzeży norweskich, a także wewnątrz fiordów (w samym Alten-fiordzie są kotłowiny z głębinami ponad 400 mtr) i obecność wielu wyjść na ocean bardzo ograniczają możliwości zablokowania okrętów niemieckich w Alten-fiordzie.

W ten sposób PRZEJŚCIE NA BAZOWANIE DO REJONU ALTEN-FIORDU JEST JEDNOCZEŚNIE UCIECZKĄ PRZED BLOKADĄ MINOWĄ.

Dowództwo niemieckie, oczywiście liczyło na to, że uchroni swoje okręty od okrętów podwodnych bardzo skutecznie w krętych i poplątanych szcherach Norwegii, lecz w tym wypadku bardzo się pomyliło, otrzymując pokazową lekcję od Anglików w dniu 23 września 1943 r., gdy małe łodzie podwodne sforsowały cały system ochrony i zagród i storpedowały okręt liniowy „Admirał Tirpitz" w jego barłogu.

3. Obie wyżej wymienione przyczyny, które spowodowały uprowadzenie sił liniowych z Niemiec za krąg polarny, mogą być ocenione jako zarządzenie przewidujące i logiczne, jednakże w istocie swojej wybitnie obronne; nie mogło ono być decydującym w roku 1942, kiedy kierownicze władze niemieckie miały jeszcze nadzieję na pomyślne zakończenie wojny.

Stąd Alten-fiord należy uważać nie tylko za schronienie, lecz także za BAZĘ MANEWROWĄ, WYSUNIĘTĄ NA ZEWNĘTRZNE LINIE KOMUNIKACYJNE Z. S. R. R. DLA ZABEZPIECZENIA DZIAŁANIA NAWODNEJ FLOTY NIEMIEC PRZECIWKO KONWOJOM SOJUSZNICZYM.

Ostatnie wyjście na Atlantyk okrętu liniowego „Fuerst Bismarck", zakończone jego zatopieniem w dniu 27 maja 1941 r. ujawniło dowództwu niemieckiemu (szczególnie po opublikowaniu materiałów, dotyczących tej operacji), że system obserwacji i rozwinięcia wszystkich sił i środków floty brytyjskiej powo-

duje że przerwanie się na Atlantyk jest przedsięwzięciem beznadziejnym. Kwestia pozostaje otwarta tylko odnośnie tego, w jakiej szerokości i długości będzie zatopiony następny niemiecki zagończyk, co raczej bardziej zależy od pogody i pory doby, niż od samych Niemców.

Lekcja z „Fuerst Bismarck" z uwzględnieniem uprzedniego wykładu z „Admirał Graf Spee" (13 grudnia 1939 roku) i wymuszone siedzenie w Breście: „Scharnhorst", „Gneisenau" i „Prinz Eugen" nie przeszły na darmo. Żadnych prób przerwania się na Atlantyk już nie było, lecz rozpoczęła się śmiertelna walka o północne linie komunikacyjne, którą miały rozwiązać okręty podwodne wspólnie z lotnictwem, także bazującym się na wybrzeżach Norwegii. Teraz do tej walki zostały dołączone jednostki liniowe i rejon ich operacji został ograniczony do mórz Norweskiego i Barensa.

Jednakże pomimo intensywnego i obustronnego ruchu konwojów pomiędzy radzieckimi a angielskimi i amerykańskimi portami, nawodne okręty floty niemieckiej nie zachowywały się zbyt napastliwie. Obok dążenia do zniweczenia radzieckich linii komunikacyjnych w tym okresie, zupełnie wyraźnie można obserwować tendencję nieryzykowania okrętami liniowymi i krążownikami, ponieważ ich strata nie mogła już być kompensowana, ze względu na zaprzestanie budowania wielkich okrętów.

Gdy się mówi o „awanturniczości" morskiej strategii Niemców, to czasem odnosi się to pojęcie do określenia codziennej działalności bojowej floty niemieckiej. Nie jest to całkiem słuszne. Niemiecka strategia morska jest bezsprzecznie w swojej istocie „awanturnicza", co też i powoduje jej brak rzetelności i końcową porażkę. Szczególnie jaskrawo ujawnia się ta „awanturniczość" w krytycznych chwilach powzięcia wielkich decyzji operacyjnych. ALE W CODZIENNEJ DZIAŁALNOŚCI BOJOWEJ TA „AWANTURNICZOŚĆ" GMATWA SIĘ OKRESAMI Z WYJĄTKOWĄ OSTROŻNOŚCIĄ I WYRACHOWANIEM.

SKRZYNKA POCZTOWA

Wobec wielkiej ilości nadeszłej w ostatnim czasie od Czytelników korespondencji, prosimy usilnie o niezadawanie nam pytań, na które wielokrotnie dawaliśmy odpowiedzi w niniejszej rubryce.
Załączenie do listów znaczków na odpowiedź osobistą jest bezcelowe, bowiem tą drogą odpowiadamy tylko w wyjątkowych wypadkach.

REDAKCJA.

(Ciąg dalszy ze str. 6)

J. Milewicz, Łódź i **E. Holler,** Wrocław. Żądany adres: Nowy Sącz, ul. Na Rurach 33.

J. Gajlesz, Nowy Dwór. Po odbyciu normalnej służby czynnej w Mar. Woj. podlegacie demobilizacji, o ile nie zechcecie zostać nadterminowo.

Koniec niemieckiej floty wojennej

(Dokończenie ze str. 9)

przed zakończeniem programu rozbudowy Czerwonej Floty to jednak nawet stare i zdeklasowane okręty stawały dzielnie w potrzebie. Szczególnie trzeba tu wyróżnić oba okręty liniowe „Marat" i „Oktiabrskaja Rewolucja" z 1911 r., których szybkość z wiekiem zmniejszyła się z 25 na 18 węzłów.

Szczęśliwym pomysłem okazało się zastosowanie przestarzałych kontrtorpedowców jako baterii chroniących porty od strony morza.

Upadek „morale" niemieckich załóg spowodował rozprzęgnięcie się dyscypliny, karności, a zatem i sprawności załóg. Rozkazy wypełniano niestarannie, nie zachowywano odpowiedniej czujności i ostrożności. Zderzenia okrętów są najlepszym dowodem nieporządków, a nawet oznaką pewnego rodzaju chaosu.

W sumie Czerwona Flota osiągnęła sukces. Nie należy jednak zapominać, że fakt ten poprzedziły trzyletnie uporczywe walki, które ostatecznie skrystalizowały duch zaczepny u marynarzy radzieckich a podważyły niemiecki fanatyzm walki, odbierając mu czynnik celowości.

Józef Modrzejewski.

Z. Terlecki, Stalowa Wola. Prenumerata ulgowa będzie Wam przysługiwała, jeżeli zgłosicie ją zbiorowo z kolegami — harcerzami. Na brak planów okrętów w naszym piśmie nie możecie chyba narzekać.

L. Zebrowski, Siedlce. Odpowiedź na pierwsze Wasze pytanie nie leży w naszej kompetencji. S/s „Batory" w dn. 31 3. 47 ma rozpocząć regularne podróże na linii pasażerskiej Gdynia—Ameryka.

J. Kasiuk, Kraków Wasz list przesłaliśmy do D-wa Mar. Woj.

Z. Mostowski, Wyszomierz. Jeżeli macie na miejscu źródło dochodów, umożliwiające utrzymanie rodziny, nie radzimy Wam, przynajmniej na razie, zmieniać miejsca pobytu. Jak będziecie kiedyś w Gdyni, wówczas stwierdzicie sami, jakie będą ewentualności Waszego powrotu „do morza".

W. Pirat, Skarżysko. Szkoła, o której wspominacie, to Państw. Szkoła Morska w Gdyni. O warunkach przyjęcia w bież. roku podamy wkrótce.

T. Żałek, Otwock. Wkrótce zamieścimy artykuł, w którym znajdziecie odpowiedź na wszystkie Wasze pytania.

H. Klimontowicz, Gdańsk. „Sposób Loran" przy okazji zamieścimy.

R. Poznański, Zabrze. Przepraszamy za nieścisłość w odpowiedzi danej Wam w poprzednim numerze. M/s „Piłsudski" zatonął dokładnie w dniu 22. XI. 1939 na M. Północnym w odległ. około 100 mil na płd. od Newcastle.

J. Fijaś, Pruszków. Pobór odbędzie się na wiosnę i w tym czasie zamieścimy szczegóły, dotyczące wstąpienia do Mar Woj. Do Szkoły Specjalistów Morskich przydziela się rekrutów według uzdolnień.

Szkoła Kadetów Morskich nie istnieje, natomiast jest Oficerska Szkoła Mar. Woj.

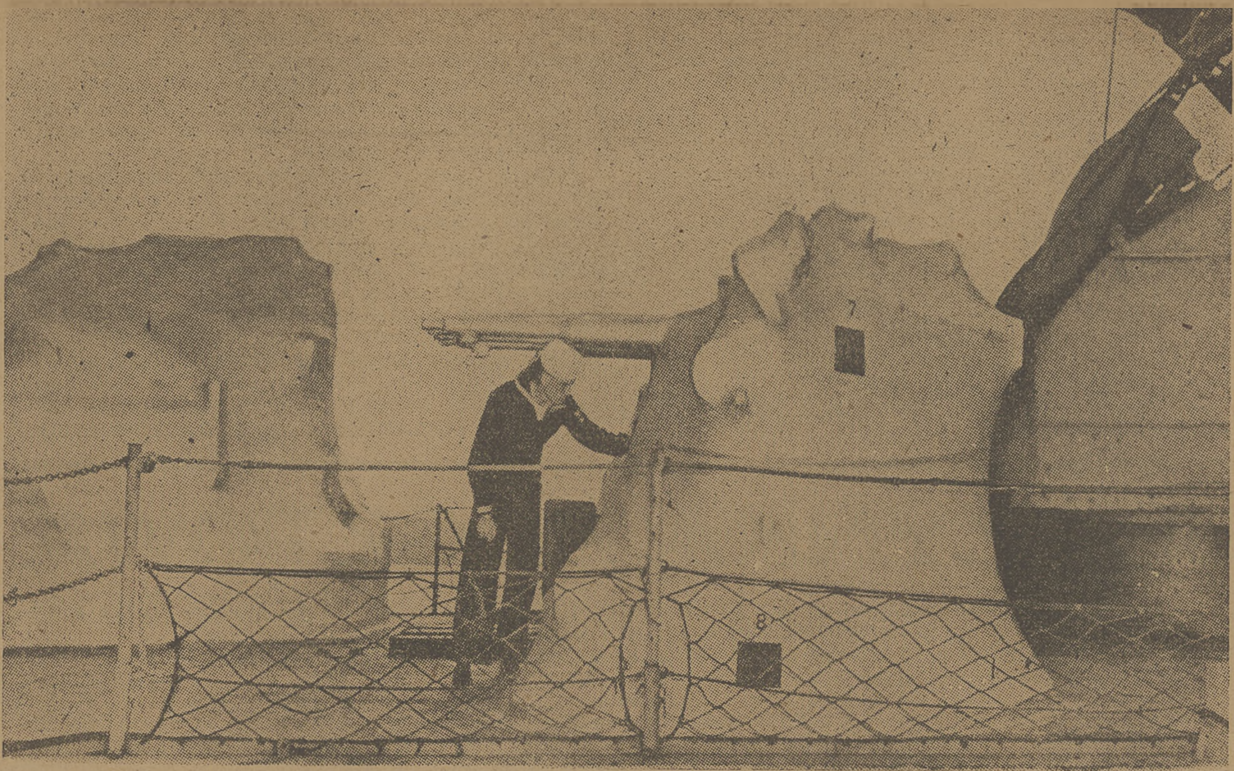
T. Wratny, Orłowa (Czechosłowacja). Cieszy nas fakt, że „Marynarz Polski" na Waszym terenie był prawdziwą „bombą atomową". Darujemy Wam tę przesadę. A oto odpowiedź na zapytania: 1) Obecnie wykonywane są prace, związane z podniesieniem „Gneisenau'a", który zostanie przeznaczony na złom. 2) Tonaż floty handlowej wynosił do niedawna 94.954 BRT, lecz stale się powiększa. 3) Lotnictwo morskie znajduje się w stadium organizacji i niebawem zamieścimy na ten temat artykuł. 4) W najbliższej przyszłości otrzymamy szereg poniemieckich statków handlowych, tytułem reparacyj wojennych. Pozdrowienia dla Rodaków.

M. J. Laubitz, Toronto (Kanada). Z numerem 11-ym rozpoczęliśmy wysyłkę „Marynarza Polskiego" pod Waszym adresem. Prosimy o przysyłanie nam kanadyjskich morskich pism ilustrowanych i, o ile możliwe, amerykańskiego pisma „All Hands". Pozdrowienia z Kraju.

„Janusz w Gdańsku". Kmdr. ppor. Stefan Kwiatkowski był dowódcą stawiacza min ORP „Gryf", a nie ORP „Wicher". Oficer ten zginął w dniu 1 września 1939 r. od odłamków ciężkiej bomby wraz z kilkunastoma członkami załogi „Gryf", podczas bitwy tego okrętu i trawlerów, stoczonej z lotnictwem niemieckim w godzinach popołudniowych na Zatoce Gdańskiej.

E. Holler, Wrocław. Kośćcem nawodnej floty R. P. są obecnie cztery nasze przedwojenne traulery: „Żuraw", „Mewa", „Rybitwa" i „Czajka", rewindykowane od Niem-

(Dokończenie na str. 24)



Działa przeciwlotnicze jednego z kontrtorpedowców, całkowicie pokryte szczelną warstwą masy ochronnej

„FLOTA w KONSERWIE"

Zdjęcie zamieszczone na okładce niniejszego numeru, przedstawia pierwszą fazę prac konserwacyjnych na pokładzie liniowca „Arkansas". Baszty dział 305 mm obstawia się drewnianymi przesłonami, które posłużą jako podkładka dla uszczelniającego roztworu ochronnego. Roztworem tym powlekana jest całość systemem natryskowym.

Bęben linowy powlekany pajęczyną plastycznych nici. Nitki te wyrzuca pistolet, który odgrywa tu rolę tkacza kanwy. Zwolna ochronny kokon gęstnieje stając się nieprzemakalną szczelną kopertą.



Flota U. S. A. stanęła ostatnio przed trudnym do rozwiązania problemem zastosowania odpowiednich środków dla trwałej konserwacji okrętów, których załogi zostały zdemobilizowane.

Chodzi o zachowanie jednostek morskich w stanie możliwie jak najlepszym przy użyciu minimalnej ilości personelu, strzegącego tych jednostek. Nowoczesna technika idzie po linii szczelnego „zapakowania" wszelkich pokładowych aparatów i urządzeń jak wieże, działa, bębny linowe itp. w plastycznych pokrowcach nieprzemakalnych, zdolnych do zachowania broni i osprzętu w powietrzu suchym ochraniając je od korozji.

Do chwili obecnej konserwacja polegała na smarowaniu tłuszczem, jednakże tłuszcz się nieraz ścierał i kwaśniał a miejsca odsłonięte były narażone na rdzę. Nowoczesna metoda amerykańska zmierza do umieszczenia najważniejszych aparatów w powietrzu całkowicie suchym, izolując je w nieprzemakalnym pokrowcu ze specjalnej masy plastycznej.

System wentylacji polega na „wdychaniu" zbędnej wilgoci z powietrza i pozostawianiu go w stanie możliwie suchym. Materiały suszące są umieszczone wewnątrz pokrowca, a aparaty pomiarowe pozwalają na sprawdzanie temperatury i stopnia wilgotności powietrza za-



Dzięki specjalnemu okienku, można sprawdzić temperaturę i stopień wilgotności powietrza wewnątrz nieprzemakalnego pokrowca, ochraniającego dany sprzęt

wartego wewnątrz. Przewiduje się, że takie „zapakowanie" umożliwi konserwację aparatów w dobrym stanie na przeciąg dwudziestu lat. W wypadku mobilizacji, wystarczy zaledwie parę minut aby zdjąć nieprzemakalny pokrowiec i odkryć aparaty.

Masa plastyczna, którą pokrywa się aparaty nazwana „vinylite", jest elastyczna i nie niszczy się nawet przy uderzeniach.

Konserwacja amerykańskiej floty rozpoczęła się na wiosnę 1946 roku, i miała być zakończona pierwszego września. Zdjęcia które zamieszczamy obok przedstawiają zabiegi, jakie zostały przeprowadzone dotąd na pokładach 1125 okrętów przeznaczonych do rezerwy.

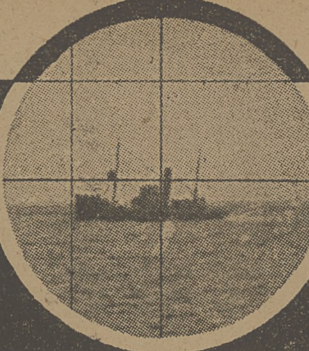
Flota amerykańska wchodzi w okres długiego snu. Miejmy nadzieję, że żaden zgiełk wojenny prędko jej nie przebudzi.

Z cyklu: porty świata

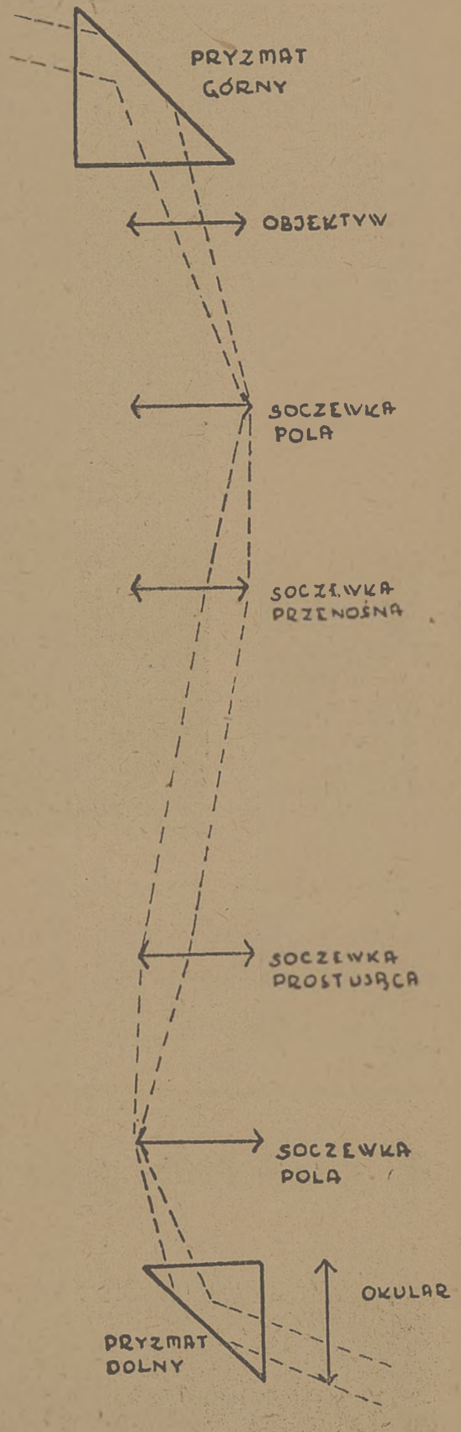
Port francuski Dunkierka



PERYSKOP



— OKO OKRĘTU PODWODNEGO



Przenikliwy, imperatywny ton klaksonu; potężne dygotanie zatrzymanych raptownie Diesli; dwa kłęby dymu rozpierzchające się na wietrze; suchy szczęk otwieranych zaworów; syk powietrza, wypieranego z balastów przez wodę; stukot zbiegających po drabince butów; przytłumiony odgłos zamykanego włazu; komenda: „11 metrów"; jeszcze kilka chwil i okręt podwodny znika, a ślad jego urywa się w kręgu ginącej wkrótce piany.

Pod wodą każdy czuwa na swym posterunku, nie ma już dowódcy i załogi; jest okręt podwodny, który atakuje, zamieniony cały w słuch, zapatrzony w jedyne swe oko, unerwiony mackami sprzętu radiorozpoznawczego.

W tym uwrażliwionym cielsku każdy człowiek jest na swoim miejscu, pełniąc ściśle wyznaczone funkcje. Każdy jest tu żołnierzem, któremu znana jest groźba bomby, czy granatu. Zwyczajna jest dlań świadomość, że tam, na górze, nieprzyjaciel czyha na jego tropy, zasobny w całą swą przebiegłość i doświadczenie. To żołnierz głębin, niosący śmierć każdemu, kto znajdzie się w jego zasięgu.

W milczącym napięciu załogi słychać teraz jedynie mruczenie elektrycznych motorów. Od czasu do czasu pada krótki rozkaz, na powierzchni wody pojawi się dyskretna smuga, kreślona wynurzonym peryskopem, kilka refleksów słońca zalśni w jego zwierciadle i znów morze zaciera wszelki ślad.

Okręt podwodny atakuje.

Jak to się dzieje że z wnętrza okrętu, zanurzonego na kilka metrów pod wodą, można obserwować wydarzenia na powierzchni?

To jest rzecz peryskopu.

Widziany z zewnątrz instrument ten przedstawia jak gdyby tubę stalową, średnicy ok. 160—170 mm. przedłużoną w części górnej cieńszą, 50 mm-ową rurą, zamkniętą u szczytu szklaną nasadą, od dołu zaś posiadający system bloków do manipulacji w kierunku pionowym. Peryskop, podnoszony i opuszczany przy pomocy owego systemu kół i wyciągów, zwanych podnośnikiem poruszanych motorem, przesuwa się wtedy przez ściśle dopasowane dławnice, zespalające go z masywniejszym już korpusem ochronnym.

Gdy dodamy do tego, że peryskop wytrzymuje ciśnienie 10 kg. na 1 cm² i że może obracać się w dowolną stronę — da nam to już dość dokładny jego obraz zewnętrzny.

Aby dowiedzieć się „co jest w środku" — wybierzemy się do specjalnych warsztatów okrętowych dokąd peryskopy wędrują w wypadkach poważniejszych reperacji czy też remontu.

Najpierw demontuje się metalowy blok, stanowiący najniższą część instrumentu. Z kolei wysuwa się tuba mosiężna, przypominająca wyglądem lunetę, opatrzoną na obu końcach dwoma pryzmatami 90-stopniowymi a długą na 9 metrów.

Jeśli peryskop porównamy do oka, to owa wsuwana tuba mosiężna będzie niejako jego źrenicą. Z obiektywu, znajdującego się u szczytu peryskopu, przenosi ona obraz na okular u dołu bez znaczniejszych strat czy zniekształceń.

Pośrodku znajdują się 2 rodzaje soczewek; jedne z nich służą do przenoszenia obrazu — stąd ich nazwa „przenośnych", drugie zaś, które utrzymują pole widzenia w pewnych rozmiarach (ok. 30°) zwiemy „soczewkami pola".

Znaczenie obu soczewek uwypukli prosty przykład:

Gdy popatrzymy przez pusty wewnątrz pręt metalowy, na jakim wiesza się firanki — nasze pole widzenia wyniesie ok. 1°. To jest dla peryskopu stanowczo za mało. Spostrzeżemy przy tym, że przedmioty wydawać się będą mniejszymi, niż oglądane gołym okiem. Jest to zwykłe złudzenie optyczne, któremu natychmiast ulegniemy.

Te przeszkody i złudzenia optyczne muszą być w peryskopie wyeliminowane. Wiązka światła pochodzącego z oddalonego przedmiotu, przedstawiona na ryc. 1 załamuje się w górnym pryzmacie, przenika obiektyw i skupia się w A. Obraz znalazł się więc w tym punkcie. Umieszczona tam soczewka pola C, doprowa-

dza z kolei wszystkie wiązki świetlne do osi peryskopu.

Soczewka przenośna V, której ognisko znajduje się w punkcie F, układa na soczewce pola widzenia wysłaną z A wiązkę rozproszoną w sposób równoległy.

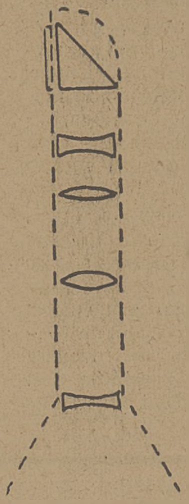
Wiązka nasza posiada na osi niewielkie nachylenie, przez co ma ona zapewniony wolny od przeszkód długi przelot aż do V2. Ta druga soczewka przenośna formuje w B obraz na soczewce pola C2, co nadaje światłu kierunek początkowy.

Patrząc więc przez okular, otrzymujemy z dolnego pryzmatu obraz wierny i szczegółowy, taki sam jaki odebrany został przez obiektyw.

Obserwator ma przed sobą ten sam widok, co na otwartej przestrzeni, a jednocześnie kilkumetrowa warstwa wody chroni go przed wszelkimi groźnymi niespodziankami, czyhającymi tam na górze.

Należy podkreślić, że peryskop jest w rzeczywistości jeszcze bardziej skomplikowany, bowiem żądania marynarki, stawiane inżynierom były bardzo wymagające, a techniczne rozwiązania tych zagadnień połączone niejednokrotnie z wielkimi trudnościami dostarczyły nader interesującego materiału z którego wybraliśmy dla krótkiego omówienia jedynie kilka ważniejszych pozycji.

Średnica wynurzanej tuby peryskopu jest b. niewielka, a jego korpus wąski w stosunku do długości; dlatego celem uniknięcia strat światła umieszczamy u góry soczewkę rozpraszającą, która przeprowadza promień światła przez łącznikowy stożek ścięty, co pozwala na optymalne wykorzystanie całkowitej przestrzeni wewnętrznej tuby, czyniąc w rezultacie snopy świetlne możliwie najbardziej równoległymi do osi. Aby jednak otrzymać rozszerzone pole, trzeba mimo wszystko zdecydować się na stratę pewnej części światła, przy czym środek obrazu będzie jaśniejszy, niż jego brzegi.



Mała nakładana lornetka powiększająca.

Wrogiem Nr. 1 okrętu podwodnego jest samolot. Kontrolowanie nieba jest rzeczą równie konieczną jak nadzór powierzchni morza. Dlatego pryzmat górny musi być ruchomy, zależnie od manipulacji stojącego u stóp peryskopu obserwatora.

Niekiedy trzeba użyć peryskopu jako lunety. Zwykle używa się wtedy powiększeń 1,5 i 6. Szkła powiększające nakładane są wówczas na obiektyw. Również ta manipulacja winna być możliwa do przeprowadzenia przez obserwatora zanurzonego okrętu (rys. 2).

Można by zapytać, dlaczego dajemy powiększenie 1,5 razy? Otóż patrząc przez pusty pręt, widzieliśmy że przedmioty wydają się nam mniejsze Właśnie powiększenie 1,5 daje obserwatorowi peryskopu wrażenie analogiczne do widoku bezpośredniego.

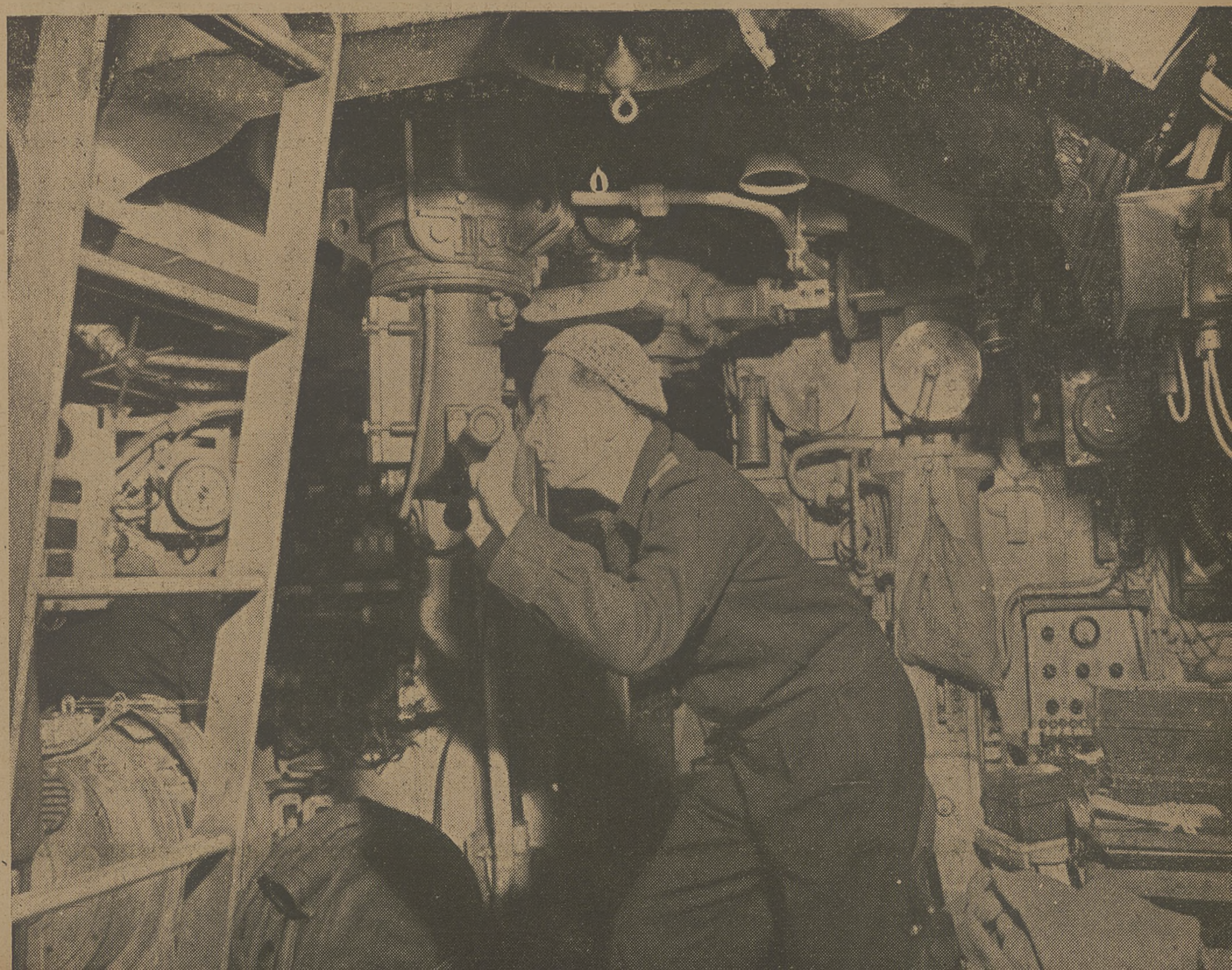
Tak... Człowiek, który staje się pod wodą z konieczności jednookim, pragnie by przedmioty, którym się spod powierzchni morza przygląda, były przynajmniej podobne do tych, jakimi je widzi normalnie.

Wreszcie — odległość. Ten zasadniczy element ataku wymaga, by na okular nałożyć mały dalmierz, który ustali dystans, jeśli rozmiary celu są znane.

Przypatrując się peryskopowi jeszcze bliżej, widzimy ciekawy kolor soczewek. Białe, lub tęczowe refleksy, charakterystyczne normalnie dla szkła, ustąpiły tu zabarwieniu purpurowemu.

Powierzchnia soczewek została mianowicie pokryta nadzwyczaj cienką błoną (grub. kilkutysięcznych mm.) substancji, potęgującej przejrzystość szkła dla długości fal,

ORP „Sokół”. Dowódca P. O. przy peryskopie atakowym. (Fot. Milenuszkin)



dziej czułe. Soczewka nabiera przez to przy refleksie zabarwienia uzupełniającego (purpura jest barwą uzupełniającą dla szkła).

Należy pamiętać, że peryskop składa się z szeregu soczewek, przedstawiających w sumie grubość ok. 10 cm. szkła (1 cm. szkła osłabia przechodzące przezeń światło o 2—3%) i blisko 20 powierzchni, co w sumie znowu odbiera obrazowi znaczny odsetek jego jasności (ok. 4% za każdą powierzchnię). Nic więc dziwnego że ogólna pozostała siła światła wyniesie jedynie 10 do 15% i że starano się ją wzmocnić nawet za cenę trudnego i kosztownego powlekania soczewek.

Tej wady nie zauważymy w czasie dnia, gdyż ludzkie oko jest cudownym instrumentem, który bardzo dobrze dostosowuje się do różnicy w blasku, natomiast o zmroku, czy też w nocy okręt podwodny bliski jest ślepoty i to w takim mniej więcej stopniu jak gdyby ktoś nałożywszy słoneczne przyćmione okulary, chciał poruszać się przy blasku księżyca.

Zwróćmy jeszcze uwagę na wewnętrzną ściankę rury peryskopowej. Jest ona poczerniona. Chodzi o to, by niewykorzystane do formowania obrazu światło nie mogło się odbijać kolejno na ściankach, gdyż wtedy nałożyłoby się ono na właściwy obraz, zmniejszając jego wyrazistość, zacierając szczegóły.

Dla okrętu podwodnego kwestie te mają zasadnicze znaczenie, bo samolot winien być spostrzeżony już wtedy gdy jest jeszcze wielkości moskita, a kurs i szybkość nawodnego celu npla ustala się według obserwacji masztów, kominów, fali dziobowej i gry ich cieni na kadłubie i tle horyzontu.

Okręt podwodny atakuje.

W pewnych odstępach czasu wysuwa coraz to dyskretniej i na krótszą chwilę swój peryskop, jeszcze jeden rzut oka na horyzont i niebo, po tym komenda: „Pal" a w ślad za nią z dziobu lub rufy okrętu odpowiedź: „Torpeda odpalona".

Okręt podwodny wciąga niepotrzebny już teraz peryskop i schodzi możliwie najgłębiej. Teraz on jest zwierzyną, za którą ścigacze uganiają się wśród akompaniamentu bomb głębinowych, wstrząsających okrętem z charakterystycznym rezonansem dzwonu.

A jaka radość, gdy usłyszy oddaloną potężną detonację, która oznacza, „Cel trafiony".

(Oprac. las
na podst Ltn. Hourst „Periscopes"
„Marine Nationale")

Stanisław Biskupski, por.

OCALENI

(8-go czerwca 1917 roku podczas przeprowadzania ćwiczeń, na wodach fińskich, zatonął rosyjski okręt podwodny AG-15. Część załogi zdołała się uratować z zatopionego okrętu, dzięki niezwykłej przytomności umysłu starszego oficera, Polaka, ówczesnego porucznika marynarki Matyjewicza-Maciejewicza. Poniższy opis wypadku opiera się całkowicie na autentycznych dokumentach i osobistych relacjach obecnego kapitana żeglugi wielkiej, dyrektora Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni).

* * *

— Do diabła z tym zaduchem!

Kucharz Bogdanow z niezadowoleniem pokręcił głową. Ta starszyzna oficerska naprawdę wymagała już za dużo! — Pomyśleć tylko: obiad ugotuj, smrodu żeby ci żadnego nie było i wywietrz, nie otwierając włazu. — Do diaska z taką robotą! W dodatku gorąco, jakbyś w rosole siedział...

— O! I to jeszcze potrzebne! — spojrzał na rozgrzewające się oporniki elektryczne, które powodowały dodatkowy wzrost temperatury.

W pewnej chwili Bogdanow głęboko się zamyślił.

— Hm, otwierać włazu wprawdzie nie wolno, ale gdyby go tak nie całkiem otworzyć, tylko tak, troszkę uchylić — aby tylko smród wyszedł i człek nieco świeżego powietrza mógł łyknąć... Nie zbrodnia przecież — uspokajał się.

Po chwili drapał się już po trapie w kierunku pokrywy włazu i począł tam przez krótki moment coś majstrować.

Powiało rześkie, przyjemne powietrze, słonym zapachem morza napełniając wnętrze komory rufowej...

* * *

— Cała naprzód!

Stalowy kadłub okrętu wykonał zgrabny zwrot, skierowując się dziobem ku wyjściu z bazy. Po chwili mijano już redę portu. Załoga trwała na swych stanowiskach.

— Do zanurzenia!

— Gotów! — padła odpowiedź z komory dziobowej.

— Gotów! — Odpowiedziano z rufy.

— Zanurzenie 10 metrów...

Zaledwie w parę sekund po sygnale dowódcy ucichły silniki Diesla i na ich miejsce rozpoczęły intensywną, ciężką pracę motory elektryczne. Okręt począł się zanurzać w coraz burzliwszych falach, zatapiając swój kadłub w chłodnych odmętach wody.

Dowódca, porucznik Maksymowicz, zająwszy stanowisko przy peryskopie, obserwował malejącą wciąż linię horyzontu. Strzałki manometrów przy sterach głębokości nerwowo zadrgały, wskazując głębokość zanurzenia.

Nagle porucznik Maksymowicz odwrócił się.

Z komory rufowej dochodził coraz donośniejszy, podejrzany szum, przypominający łoskot silnego strumienia wody. Straszliwe, nie mieszczące się w umyśle przypuszczenie przemknęło mu przez głowę. Spojrzał

w kierunku komory rufowej i zamarł na chwilę w bezruchu: przez otwarty trzeci luk lała się strumieniami woda, a otępiała z przerażenia załoga, zaskoczona straszliwą niespodzianką, stała, nie wiedząc co począć. Kiosk w tym momencie jeszcze nie zdołał się zanurzyć. Można było wyskoczyć przez otwarty właz i od strony pokładu spróbować zażegnać grożące niebezpieczeństwo. Nie było ani chwili do stracenia. Po kilku sekundach był już na pokładzie

Brnąc po kolana w wodzie dotarł do trzeciego włazu, i namacawszy pod swymi stopami jego pokrywę, począł wykonywać rozpaczliwe ruchy, usiłując z całej mocy go domknąć. Coraz silniejsze fale i pęd okrętu spychały go z miejsca. W tym momencie przez otwarty właz kiosku wyskoczyło jeszcze kilku ludzi z załogi. Kadłub zanurzał się coraz bardziej i po paru minutach porucznik Maksymowicz poczuł, że stopy jego nie znajdują już oparcia na pokładzie okrętu..

* * *

Trwało zaledwie parę sekund, zanim starszy oficer, porucznik Maciejewicz zdał sobie całkowicie sprawę z grozy sytuacji. Widok okrągłego otworu włazu i niknących w nim sylwetek dowódcy, bosmana i chorążego, a tuż po tym jego własny rozkaz, nakazujący zamknięcie włazu, dotarły do jego świadomości jako coś pośredniego między nierealnym i koszmarnym snem a fantastyczną i przerażającą rzeczywistością. Decyzja zamknięcia włazu była decyzją wraz z którą dobrowolnie pozbawił się ostatniej szansy ratunku. W tej krótkiej sekundzie, kiedy miał do wyboru albo ucieczkę do życia, powietrza i słońca i pozostawienie załogi bez dowództwa, albo powolne oczekiwanie na śmierć w mrocznym, zimnym wnętrzu stalowej trumny — ale wraz z załogą — porucznik Maciejewicz wybrał to drugie.

Szanse ratunku nie były zresztą stracone całkowicie. Znajdowali się jeszcze nadal na redzie bazy i lada chwila należało oczekiwać nadejścia pomocy. Tymczasem należało się zabezpieczyć w ten sposób, aby wszelka akcja ratunkowa miała jeszcze swój realny cel.

Przewody elektryczne uległy uszkodzeniu i wewnątrz okrętu panowały niesamowite mroki Porucznik Maciejewicz opanowanym, spokojnym głosem począł wydawać rzeczowe rozkazy. Podszedłszy do manometru głębokościowego zapalił zapałkę.

— 70 stóp... — odczytał.

Przez niedomknięte w zamieszaniu wodoszczelne grodzie poczęła do śródokręcia coraz intensywniej przeciekać woda. Złowrogi jej szelest sprawiał wrażenie pełznącej w mrokach wilgotnej, zimnej śmierci.

Porucznik Maciejewicz zarządził natychmiastowe przejście do komory dziobowej.

Zaległa ciężka, dokuczliwa cisza. Tych kilkanaście osób, zamkniętych w stalowym pudle na dnie morza, stało się nagle tak bliskimi sobie, że nawet Bogdanow, lekkomyślny sprawca katastrofy, nie znajdował we wzroku współtowarzyszy ani cienia nienawiści czy wyrzutów. Każdy doskonale rozumiał, że było by to całkowicie nie na czasie. Położenie było zbyt poważne, by móc się zajmować analizą wypadków, których już nikt nie był w stanie zatrzymać. Koleżeństwo w obliczu śmierci bywa równie silne jak walka o życie To jedno było pewne: każdy z tych ludzi przemyśliwał nad sposobami ratunku, i każdy z nich w głębi duszy znajdował jedną i tą samą odpowiedź, brzmiącą jak bezwzględny, nieodwołalny wyrok: ratunku nie ma.

I w tej właśnie atmosferze grobowego milczenia, czymś nadzwyczajnym, czymś, co przypominało, że tam, na górze poza ciemnozieloną warstwą morskiej wody, świeci dobrotliwe, ciepłe słońce — było nieoczekiwane światło lampy, którą przy pomocy znalezionego po omacku akomulatora zdołał zapalić jeden z elektryków.

Światło to przypomniało, że istnieje życie, a jednocześnie że... na życie to czyha nieposkromiony żywioł wody. W świetle zapalonej lampy z przerażeniem skonstatowano bowiem, że poprzez tubę głosową i wodoszczelne grodzie przesącza się nienasycona, bezustannie tropiąca ich śmierć.

W tym samym momencie, jak gdyby dla dodania otuchy, od zewnętrznej strony kadłuba okrętu odezwało się nagle kilkakrotne, głuche bębnienie..

W tej chwili zapomniano o całej grozie położenia. Niezwykłe uczucie jakiego trudno doznać przy zwykłych przeżyciach, uczucie niewysłowionego szczęścia i bliskiego triumfu opanowało ich zrezygnowane serca. Wszakże ten, tu obok, człowiek, ubrany w bezpieczny skafander nurka, był wysłannikiem Życia, był zwiastunem Ratunku, który już nadchodzi, który jest tuż...

Akcja ratownicza została rozpoczęta. To było w tej chwili najważniejsze i to jedno zajmowało ich umysły Zarysy słabej nadziei przekształciły się w wyraźne kontury ocalenia. Trzeba było temu ocaleniu wyjść na spotkanie. Trzeba było za wszelką cenę ułatwić akcję ratunkową.

Wzrok por. Maciejewicza spoczął na podłużnych kształtach torped, tkwiących w magazynie amunicyjnym.

-- Wypompować część powietrza!

Z lekka drżąca ręka wypisała zaledwie parę najniezbędniejszych słów, na małej kartce papieru...

* * *

O godzinie 17,35 oficer dyżurny akcji ratowniczej zanotował: „Na powierzchni pojawiła się torpeda, do której przytwierdzona była kartka z napisem wykonanym ręką porucznika Maciejewicza. Jakkolwiek kartka była zmoknięta i naderwana, jednakże można było przeczytać: „W dziobie jest nas 11 ludzi. Holujcie na płytkie miejsce. Wody przybywa. Jak najprędzej podnoście dziób..."

* * *

Czas wlókł się w nieskończoność. Wraz ze stałym przybywaniem wody, odczuwało się coraz bardziej do-



Bohater niniejszej historii kpt. ż. w. Konstanty Maciejewicz, obecny dyrektor Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni.

kuczliwy brak powietrza. — Bębnienie nurków — ten sam sygnał, który jeszcze do niedawna tak mocno pobudził we wszystkich jak najżywsze nadzieje, stał się czymś jednostajnym, czymś, co już nie mogło wywrzeć żadnego innego wrażenia, poza może uczuciem pewnej zazdrości, połączonej z dużą dozą rezygnacji i zwątpienia.

Nagle poprzez warstwy wody, od strony rufy, dobiegły do ich uszu odgłosy pojedyńczych wystrzałów pistoletowych. Jeden... drugi... trzeci...

— Sześć... — westchnął ktoś, licząc ich ilość.

— Przecież było ich siedmiu?!

— Tak... dla jednego... zabrakło...

Woda podchodziła do piersi. Lodowaty chłód przejmował do szpiku kości. Oddech stawał się coraz trudniejszy. W gardle poczęło niesamowicie coś dusić i drapać. Z zamokłych akomulatorów począł się wydobywać duszący, mdły zapach chloru.

Zdawało się, że natura nie zaoszczędziła niczego, aby tej garstce odciętych od świata ludzi jak najbardziej dokuczyć, jak najprzeraźliwszą zgotować im śmierć. Chłód, woda, gaz, brak powietrza zawarły ścisły sojusz i poczęły atakować wycieńczone organizmy ludzkie.

— Baranow! — Porucznik Maciejewicz podskoczył nagle do telegrafisty, który w tym samym momencie niespodziewanie począł rozpinać mundur, zdejmować koszulę, rozbierając się do naga.

— Gorąco... — odparł zduszonym głosem Baranow, mętnym wzrokiem obserwując wychudłą i szczerniałą twarz swego dowódcy.

— Gorąco... — powtórzył i w tej samej chwili twarz jego wykrzywiła się w strasznym grymasie, po czym, chwyciwszy się kurczowo dłonią za gardło, runął nieżywy do wody.

Sytuacja od tej chwili stawała się jeszcze bardziej naprężona. Dało się wyczuć, iż niemal wszyscy tracą powoli nadzieję na powodzenie akcji ratunkowej, której echa w postaci przerywanego od czasu do czasu bębnienia dochodziły wciąż do ich uszu, nie sprawiając już teraz żadnego wrażenia. Poziom wody bezlitośnie wciąż się podnosił i położenie zdawało się bez wyjścia.

W pewnej chwili porucznik Maciejewicz rzucił okiem na wyrzutnie torpedowe.

— A gdyby tak... — zastanowił się. — Nie, to nie mogło dać ratunku. To już nie było by nawet ryzyko, to byłaby pewna śmierć. Ale czyżby nie było żadnego innego sposobu?

Tym razem wzrok jego padł na zbiorniki sprężonego powietrza. Jakaś iskierka dalekiej nadziei zapłonęła w jego zmęczonych oczach.

— Ostatecznie, trzeba będzie spróbować. Jeśli się nie uda, to przynajmniej zwłoki wypłyną. Byle nie tu... nie w tej zimnej stalowej trumnie... nie tak jak Baranow...

Drżąc z zimna, oficer spojrzał na resztę załogi. Widocznym było, iż ci ludzie zdali się całkowicie na jego opiekę i byliby gotowi wykonać każdy rozkaz jaki by w tej chwili padł. Spojrzał na Bogdanowa i mimo woli przeszły go ciarki. Kucharz wykonywał rozpaczliwe ruchy, jak gdyby walczył z własnym mundurem, poczem nagle pochylił się i zamarł w bezruchu.

— Bogdanow!

Było już za późno. Ciało Bogdanowa bezwładnie osunęło się, z pluskiem staczając się do zimnej, ciemnej wody...

Nie, teraz już nie było na co czekać. Tragedia dochodziła do swego punktu szczytowego. Poziom wody znów podniósł się w widoczny sposób, sięgając już niemal szyi.

Porucznik Maciejewicz postanowił działać.

— Przygotować się do wypłynięcia!

Rozkaz wydany normalnym spokojnym tonem, jak gdyby i sytuacja była całkowicie normalna, wywołał i normalną reakcję, jakkolwiek w pierwszej chwili treść wydanego rozkazu wydawała się aż nadto absurdalna. Wszyscy uznali za rzecz najzupełniej zwykłą, iż oficer wydaje rozkaz, i że rozkaz ten należy wykonać. Wyczuwali raczej niż rozumieli, że porucznik powziął jakąś konkretną decyzję i że decyzja ta niesie sobą ratunek, o istocie którego mieli jeszcze w tej chwili bardzo mętne pojęcie. Dopiero gdy posłyszano cienki ostry syk sprężonego powietrza, wydobywającego się ze zbiorników i kiedy porucznik wezwał ich do ustawienia się dokoła otworu włazu, wymieniając kolejność w jakim miał nastąpić wyrzut — świadomość bliskiego ratunku wzbudziła w nich niezwykłe uczucie dreszczu, jaki można odczuć jedynie w hazardowej grze, w której stawką jest własne życie.

Ze zbiorników płynęło chłodne, orzeźwiające powietrze, dając już teraz przedsmak zdrowego pełnego oddechu. Nadchodził moment decydujący.

— Pierwszy — Suszczewski — Otworzyć pokrywę włazu!

Głos ani przez sekundę nie zadrżał, aczkolwiek była to najcięższa decyzja, jaką kiedykolwiek wydał porucznik Maciejewicz. Decyzja, która oznaczała albo niechybną śmierć albo przynosiła ocalenie. Jeszcze wówczas nie był pewien, która z tych dwu możliwości zwycięży. Ale rozkaz padł — trzeba było być konsekwentnym.

U góry rozległ się odgłos odmykanej pokrywy i jednocześnie ciemnozielona woda zabulgotała głośno, jakby poruszona niezwykłą, nagłą niespodzianką...

* * *

O godzinie 23,12 oficer dyżurny zapisał: „Jako ostatni wypłynął starszy oficer, porucznik Matyjewicz — Maciejewicz..."

12 PRZYGÓD MATA MORELI



Zmora mgłowa

BR. DZIMICZ

X.

Jest Brześć nad Bugiem i jest Brześć na Kujawach, a najdalszy Brześć nad Atlantykiem. W tej samej Bretanii jest skała Nienasyciec, opodal Zatoki Truposzów, a Bretończycy są jedynymi mieszkańcami ziemi francuskiej, którzy bez akcentu przyswajają mowy słowiańskie.

Dlatego też u ulewiaków z napotykanymi Bretończykami była wielka sztama, a zdarzył się jeden taki wypadek, a raczej wypadunek, że pokumali się na śmierć i życie.

— — — — — — — — — —

Gdy nastało przedwiośnie roku 1940 i hordy spod znaku swastyki rozpoczęły najazd na Francję, znalazło się na wybrzeżach Bretanii, szczególnie w okolicach Douarnenez, kilku patronów z flotylli rybackich, którzy nie czekali na bliższe poznanie „koników polnych", (jak z powodu barwy stroju przezwał marynarz francuski szkopskich napastników), sprawdzili żagle i motory swych szkunerów i wymknęli się na ocean. Dokąd iść? Dla odwiecznych „Islandczyków" droga była wytknięta — na rozległe obszary rybołówstwa pod Islandią, z rodzimą bazą na wysepce Św. Piotra i Mikelona, po naszemu Michałątka, bo ponoć u starofrancuzów i taki był święty.

Ciężko było porzucać mozolnie zapracowany dom i na ciężką szło się pracę, nawet gdy burza, góry lodowe i ta trzecia — zmora — mgłowa, na nią pozwoliły. No i nie było wiadomo, czy będzie dokąd wracać na jesieni.

Ryb było wiele, ale szelmy upodobały sobie szlaki północne z Europy do Ameryki i na nich najliczniej grasowały ławice, i tam dopiero opłacało się zarzucać sieci i niewody, i przy bojkach rozpoznawczych mocować haczyki... I tak przez długie miesiące.

Gdy zapadała gęsta mgła, dopiero na morskim pastwisku rozpoczynał się harmider: zgodnie z regulaminem drogi, te szkunery, kutry, traulery rybackie, które kotwiczyły opodal ławicy, biły w dzwony, te które poruszały się powoli w ślad, rzeziły, gwizdały, brzęczały, piszczały, stękały, wyły poprzez wszelkiego rodzaju syreny mgłowe. Całą parą pchające się transatlantyki i grube wojniaki, które przecież nie mogły nakładać drogi, lub lekceważyć rozkładu jazdy, z powodu zawadzających rybaków, huczały i porykiwały w regularnych odstępach czasu, nie zmniejszając biegu. Na morzu więcej niż gdzieindziej przejawia się prawo silniejszego...

Jakoś szkunery i traulery dawały sobie od lat radę. Ale... ale przecież praca rybacka na nich nie polega li tylko na obsługiwaniu sieci i patroszeniu i soleniu ryby, to było by zbyt łatwe dla pracownika morza...

Nie! — Każdy ze statków ma flotyllę łodzi, welbotów, na których jeden człowiek ma w ręku żagiel i ster. Zabiera on z sobą bojki rozpoznawcze i sznury o haczykach z żywą przynętą i pogoda czy niepogoda, mgła czy tumany, wolna czy gładzizna, trzeba bojki zakotwiczyć, a potem zbierać plon ze świtem i o zmroku... I tak dzień w dzień.

I pęta się tych łodzi bezliczba we mgle. I żaden radar ich nie wykryje. Może tylko wachto-

wy na dziobie usłyszy, że coś zgrzytnęło o lśniący kadłub... Może wyda mu się, że usłyszał jakiś krzyk, ale rybacy giną częściej, jak wilki, milczkiem... a okręt spieszy dalej.

Rybak na pewno wsłuchiwał się w znajomy dzwon lub syrenę swego szkunera, by nie zabłądzić na bezmiarach oceanu we mgle, i w nawale dźwięków nie umiejscowił ryku sunącego, jak przeznaczenie olbrzyma. Ostry krótki trzask, zimna odchłań, wiry, śruby okrętowe i... jest wakans u patrona jakiejś „Marii-Anny" lub „Marywonny"... Tym razem było trochę inaczej...

„Ulewa" dozorowała kwadrat G-15, zygzakując, aby utrudnić zadanie, gdzieś czatującej na nią, torpedzie. Jak zwykle na wojnie, nieoczekiwanie nadszedł szyfrogram: „Udać się natychmiast do Rejkjawik, uzupełnić paliwo. Zameldować się następnie do dyspozycji dowódcy konwoju NP 75 w St. John".

Rozkaz chętnie wykonała. Można dostać kręćka na przydługim patrolowaniu wyznaczonego kwadratu...

Po rozbrzmiewającym gardłowym wrzaskiem Amerykanów, głównym porcie godnej Islandii, skierowała się dalej ku zachodowi i zczezła w gęstej, koloru odcedzonego mleka, połaci mgły...

Zabuczała przepisowo syrena. Szybkości nie zmniejszono, bo „rendez vous" było terminowe, zdwojono tylko wachtę na pomoście, aby lepiej wyławiać ze wszech stron słyszalne dźwięki...

Załoga, obyta, wiedziała że mijano ławice. Na rufie, za nadbudówką, gdzie wilgoć mgły nie była tak wsiąkliwa, siedziała grupka wolnych od wachty, gawędząc pomiędzy sobą. Raptem lekki wstrząs odczuty w plecach opartych o nadbudówkę dał wrażenie, że „Ulewa" potknęła się o coś na równej drodze. Drzymała zaklął głośno, bo Morela wskakując, nastąpił mu na nogę: dopiero potem zrzucił buty i dał nura za burtę, wołając: „cynaderki!" Hanisz nie tracił czasu. Za chwilę „cynaderki" już mocno dymiły za rufą, a głośnik darł się: „Człowiek za burtą!".

„Ulewa" zadygotała, jakby dostała ataku febry, turbiny przerzucono na „wstecz".

Lotem błyskawicy rozeszła się wiadomość, że przepołowiono jakąś łódź, że Morela skoczył na ratunek, bo zauważył kogoś w pobliżu burty i że „Ulewa" sunie wstecz, aby spróbować odnaleźć we mgle żółto dymiącą boję ratunkową, znakomitą „cynaderkę", i może Morelę z rozbitkiem...

Upłynęło kilka ciężkich chwil dla ulewiaków: Morelę lubiano... nie tylko za skrzypeczki.

„Z prawej za rufą czuć fosforem", zameldował mat Woś, sygnalista, chłopak nietrunkowy o doskonałym powonieniu... poza wspaniałym wzrokiem.

Na telegrafie maszynowym strzałki wskaźnikowe stanęły na stop. Motorówka migiem poszła na wodę. Wyznaczony oficer otrzymał dokładny kurs i instrukcje co do kierunku i czasu poszukiwań. Ruszyli i rozwieli się we mgle...

Dalsze chwile męczącego oczekiwania. Po jakichś dwudziestu minutach Woś zameldował: „Nasza motorówka wraca, poznaję jej szum"...

— — — — — — — — — —

W parudziesięciu metrach za rufą wyłonił się z zasłony mgłowej dziób trochę zasapanej motorówki, potem rufa, potem na holu dymiąca i śmierdząca jak nigdy boja ratunkowa.

Podporucznik, wyskakując na pokład, zameldował zastępcy, że kierując się żółtymi „pachnącymi" oparami bez większych trudności natknął się na całą trójkę, bo Morela i rozbitek siedzieli na boi i gwarzyli, pomagając sobie znakami.

Tymczasem wszystko wróciło na dawne miejsca. Bosman Szalej uwijał się szybko, „Ulewa" już wygrywała stracony czas na dawnym kursie.

Yvon Marcouf, siedemnastoletni rybak „islandzki" z Quimperlé był już ulubieńcem całej załogi i dozgonnym wielbicielem Moreli. Pozostawał w załodze pokładowej, bo szukać „Marie-Anne" nie było ani czasu, ani wielkiej ochoty. Garnął się do polskich wojniaków.

— Przecież, mawiał, żeby „Ulewa" nas nie odnalazła, patron miałby z Moreli fajnego rybaka. Ale teraz ma o jednego mniej.

Dowódca zawezwał do siebie Morelę: Po powrocie dostaniecie za ratownictwo na morzu z narażeniem własnego życia medal złoty.... Jest to rzadka odznaka! Macie Morelo, winszuję wam...!

— „Ku chwale ojczyzny" — wyprężył się Maciej.

Brunon Dzimicz.

WŚRÓD KSIĄŻEK i CZASOPISM

TRZECIA KSIĄŻKA O MORZU



Jeszcze tak niedawno zachwycaliśmy się sowitym wkładem na dobro morskiej sprawy, którym solennie zasłużył się Arkady Fiedler, pisząc „Dziękuję Ci kapitanie". Lwi pazur mistrza dał nam w tej książce najczystszy słony powiew morski, pobudził tęsknotę do przestrzeni dalekich i tak wspaniale nakreślił charaktery urobione na morzu. Nie przebrzmiały jeszcze echa huczku, jaki wywołała druga książka — dobre literacko tłumaczenie „The ship" — Forester'a. Ów huczek w kołach granatowej braci wywołało dwukrotne potknięcie się zasłużonego przecież swą pracą tłumacza. Dlaczego jednak raptem „Bitwa o Maltę", skoro przecież „Okręt" i tylko „Okręt" przedstawiony w takim ujęciu i z taką wnikliwością w jego istotę i duszę, że książka ta niezawodnie będzie obowiązkową lekturą dyskusyjną we wszystkich szkołach wojenno-morskich, tak jak z miejsca została już wprowadzona w naszej młodej O.S.M.W. — na razie jednak z komentatorem, który musi korygować bardzo wadliwie potraktowane tłumaczenie terminologii morskiej i okrętowej, tej przewspaniałej książki. Należną sobie dozę sympatii tych, którzy najlepiej mogą ocenić jego pracę, zasłużony tłumacz uzyska, gdy postara się o usunięcie swych błędów z drugiego wydania, ku pełniejszej swej zasłudze, a dobru, naszej sprawy morskiej.

Lecz pochód morskiej książki o wojnie szybko kroczy naprzód w pionierskim tempie naszego morskiego piśmiennictwa. Oto po „Dziękuję Ci kapitanie" i „Okręcie" („Bitwa o Maltę") za witrynami księgarni ukazuje się inna książka o morzu. Przygważdża oko i serce okładka z ciemną sylwetką poczciwego, pierwszego „Ślązaka" — jednego z serii wiernych cierpliwych i wdzięcznych nauczycieli tylu pokoleń o których mówi ta książka. Na nich upłynęła nasza morska młodość. Tę fotkę pamiętam sprzed wielu lat — ćwiczymy zasłonę dymną — skąd wynalazł ją nieznany a już bliski naszemu sercu autor? Tytuł lepiej pomyślany być nie mógł: — **„Wielkie dni małej floty"**. Przecież natychmiast domyślamy się o co chodzi! Z myślą kim może być ów Jerzy Pertek szybko wchodzę do księgarni. Wieczorem już wiem — J. Pertek jest rzetelnym, uczciwym i skromnym sprawozdawcą, nade wszystko rzetelnym, solidnym i pracowitym, gdyż niemało trudu musiało go kosztować, aby zebrać tak skrzętnie ową porywającą całość. Cieszymy się niezmiernie, że to tak właśnie wypadło — skromnie i prosto. Może moglibyśmy co najwyżej wyrazić pewne „fachowe" obiekcje co do akcji „Pioruna", ale nie chodzi tu o pracę autora, a o sprawozdawców faktów.

W recenzji o tej książce nie można już nic więcej ani ująć ani dodać do tego co napisał o niej w swej przedmowie k. admirał W. Steyer — autor pierwszej, na poziomie ujętej, książki o morzu i wojnie — „Samotny krążownik", rzeczywiście samotnie błąkającej się przez długi czas po półkach przedwojennej morskiej twórczości.

Z satysfakcją i uznaniem musimy podkreślić poprawność terminologii „Wielkich dni małej floty". Notujemy na tym polu zaledwie dwa małe błędy — okrętem wojennym dowodzi dowódca, a nie komendant i nikt w jakiejkolwiek organizacji militarnej nie jest bardziej „totalnym" dowódcą jak właśnie dowódca okrętu. Skąd więc — komendant — nawet u P. Pertka? Poza tym autor oznacza skrótem C.K.M. najcięższe karabiny maszynowe o których wyłącznie mowa w jego pracy i których właściwym skrótem jest N.K.M. t. j. broń o kalibrze 12—20 mm. CKM-ów na okręcie nie wykazuje się — to damski niklowany pistolecik z torebki eleganckiej pani. Inne drobniutkie usterki nie są warte wzmianki nawet w oczach najostrzejszych krytyków „Marynarza".

Książka „Wielkie dni małej floty" jest dzisiaj najpopularniejszą i najpoczytniejszą książką wśród naszych marynarzy. W natłoczonym autobusie, rzewnej trasy Gdynia—Oksywie, spotkałem „brzuch w brzuch" marynarza z tą właśnie książką za „pazuchą". Jej stan niezbicie utwierdzał mnie w przekonaniu, że przeszła już przez niejedne marynarskie ręce. Ręce, których właściciele zazdroszczą tamtym starszym, opisywanym kolegom ich przeżyć i czynów i jak stwierdza tonem wyznania wiary mój zagadnięty młody marynarzyk: — „prać szkopa i na morzu, to chyba najgłówniejszy zaszczyt dla nas, a dla niego największa poruta!"

S. Mieszkowski.

KSIĄŻKI NADESŁANE:

„Pod polską banderą wojenną" — J. Pertek. Specjalne wydanie „Wielkich dni małej floty" dla młodzieży. Wydawn. Zachodnie, Poznań 1946. Str. 45, cena zł. 80.— Okładka proj. prof. Z. Eichlera. Z ilustracjami.

„Miasta niemieckie dzisiaj" — Peregrinus. Wydawnictwo Zachodnie, Poznań 1946, str. 100 Okładka projektu art. mal. L. Kapczyńskiego. Cena zł. 130.—

„Czciciele gwałtu i podstępu" II część serii „Świat o Niemczech i Niemcach". Wydawn. Zachodnie, Poznań 1946. Str. 54, cena zł. 80 — Okładka proj art. mal. A. Krakowskiego.

MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

✱ Zaginięcie francuskiego okrętu podwodnego „2326”. Francuski, doświadczalny okręt podwodny „2326”, przeprowadzający badania nad możliwościami nawigacyjnymi na dużych głębokościach, u wybrzeży Tulonu, nie powrócił do swej bazy. Wszelkie poszukiwania, w których wzięły udział liczne jednostki morskie i lotnictwo, nie dały żadnych rezultatów.

„2326” jest dawnym niemieckim okrętem podwodnym o wyporności 230 ton, przejętym przez francuską marynarkę po wojnie. Załoga w chwili katastrofy składała się z 23 osób. Przypuszcza się, że „2326” zatonął wskutek wpadnięcia na minę głębinową.

✱ Statki z żelbetonu. W USA wybudowano dotychczas 104 statki z żelbetonu. Statki te posiadają dane: długość 112 m, tonaż 10.900 t Koszty budowy w porównaniu ze statkami stalowymi są mniej więcej te same, oszczędność na żelazie wynosi jednak 20—40 proc. Okres eksploatacji statku żelbetonowego jest dłuższy aniżeli stalowego — koszty utrzymania natomiast mniejsze. Praktyka wykazała, że statki te posiadają dużo więcej zalet aniżeli statki stalowe.

✱ Odbudowa radzieckiej marynarki handlowej. Radziecki minister marynarki Czirczow, oświadczył, że w wyniku odbudowy portów radzieckich, które w czasie wojny uległy zniszczeniu w większości z nich osiągnięto już obrót przedwojenny.

Wydobyto również i oddano do użytku przeszło połowę zatopionych w czasie działań wojennych statków. W 14 portach pogłębiono baseny dla przyjmowania statków oceanicznych. Zostały otwarte trzy nowe szkoły oficerów marynarki handlowej, oraz cały szereg innych szkół morskich.

✱ Rozrost duńskiej floty wojennej. Przewodniczący duńskiej misji morskiej w USA, admirał Andersen oświadczył, że „Dania pragnie posiadać większą niż przed wojną marynarkę wojenną. Dzisiejsza duńska marynarka posiada zbyt mało okrętów i niewystarczający personel, mimo zwiększenia jej dzięki otrzymaniu od Anglii dwóch fregat, dwóch korwet i trzech okrętów podwodnych. Wg. Andersena marynarka duńska odczuwa brak jednostek o płytkim zanurzeniu, natomiast jednostki amerykańskie posiadają w większości zbyt duże zanurzenie dla płytkich farwaterów na wodach duńskich.

✱ Zatonięcie transatlantyku „Liberté”. Wskutek gwałtownej burzy jaka panowała w Kanale La Manche, w porcie Havre zatonął transatlantyk „Liberté” (dawna „Europa”), największa jednostka francuskiej marynarki handlowej.

✱ ZSSR buduje nowe stocznie. W ZSSR rozpoczęto budowę 3 wielkich stoczni okrętowych na Wołdze, Dnieprze i Dźwinie. Rozpoczęto również pracę przy budowie olbrzymiego kanału, który odwróci bieg Amu-Darii w kierunku morza Kaspijskiego, dzięki czemu uzyska się bezpośrednie połączenie drogą wodną z obszarami Azji Centralnej.

✱ Podział floty włoskiej. Na mocy postanowień Konferencji Pokojowej Włochy tracą na rzecz USA, W. Brytanii i Zw Radzieckiego 30 okrętów, w tym: 3 okręty liniowe, 5 krążowników, 7 kontrtorpedowców, 6 torpedowców, 8 okrętów podwodnych. Natomiast flota włoska zostaje ograniczona do nast. jednostek: 2 stare okr. liniowe „Andrea Doria” i „Caio Duilio” (z 1913 r. budowy, po 23.622 t.), 4 krążowniki: „Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi” i „Giuseppe Garibaldi” (po 7 874 t. z 1936 r. bud.) „Raimondo Montecuccoli” i „Muzio Attendolo” (po 6 941 t. z 1934 r bud.) oraz 16 kontrtorpedowców i 20 korwet i innych mniejszych jednostek.

✱ Amerykańskie plany wykorzystania bazy Yokusuko. USA zamierza wydzierżawić bazę morską Yokusuko w związku z zamiarem korzystania z niej przez flotę amerykańską. Yokusuko zajmująca dogodne położenie przy wejściu do Zatoki Tokijskiej, była jedną z głównych baz floty japońskiej. Dzięki swemu położeniu posiada ona ogromne znaczenie strategiczne i może w ciągu 25 lat stać się drugim Pearl Harbor. W bazie tej mogłyby przeprowadzać remont amerykańskie okręty, stacjonujące w tym rejonie, w związku z okupacja Japonii, co zaoszczędziłoby St. Zjednoczonym 1 miliard dolarów rocznie.

✱ 86 okrętów wystawionych na licytację. Niektóre okręty wojenne i jednostki desantowe, które były użyte przez sojuszników w akcjach desantowych w Afryce Północnej, Sycylii i Włoszech, w ilości 86, zostały przez amerykańskiego komisarza likwidacyjnego wystawione na licytacje, w różnych portach morza Śródziemnego.

✱ Nowy lotniskowiec holenderski. Admiralicja brytyjska przekazała marynarce holenderskiej lotniskowiec eskortowy „Nairawa” o nast danych: wyporność — 17.000 t, długość — 150 m, szerokość — 20 m, zanurzenie 8 m. Szybkość jego wynosi 17 w., uzbrojenie składa się z 2 dział 105 mm i działek plotn. Załoga liczy 700 ludzi z czego 300 przypada na personel lotniczy.

✱ Argentyna powiększa swoją flotę wojenną. Rząd argentyński zawarł umowę z szeregiem stoczni zagranicznych, w sprawie budowy nowych okrętów wojennych. Zamówienia te obejmują budowę 1 lotniskowca, 1 krążownika, 4 stawiaczy min (w miejsce przestarzałych typu „Cordoba”) i 10 jednostek strażniczych.

✱ ZSSR otrzymuje okręty podwodne z podziału niemieckiej floty wojennej. Prasa angielska opublikowała dalsze nazwy okrętów, które przypadły Związkowi Radzieckiemu z podziału floty niemieckiej. Okręty podwodne „U-1057”, „U-1058”, „U-1064”, „U-1231”, „U-2353” „U-2529”, „U-3035”, „U-3041”, „U-3515”, okręt-cel „Hessen” oraz tender „Blitz”.

✱ Zniszczenie włoskiej bazy morskiej. Władze włoskie zarządziły zniszczenie włoskiej bazy morskiej Maddalena, położonej na wysepce tejże nazwy, przy wjeździe do cieśniny Bonifacio, na północny wschód od Sardynii.

✱ Nowy typ torpedy. Niemiecki okręt podwodny „U-977”, który w sierpniu 1945 r. poddał się władzom argentyńskim, został obecnie wykorzystany przez marynarkę amerykańską do wypróbowania nowego typu torpedy. Po storpedowaniu z bliskiej odległości, „U-977” rozpadła się i zatonęła w ciągu 10 sekund od chwili eksplozji.

✱ Rozbudowa portu w Sztokholmie. Władze szwedzkie zamierzają rozbudować port w Sztokholmie kosztem 100 mil koron, aby umożliwić import i eksport do ZSSR, przewidziany w ratyfikowanym niedawno radziecko - szwedzkim układzie handlowym.

✱ Zatonięcie okrętu brytyjskiego. W drodze z Singapuru do Hong-Kongu zatonęła wpadłszy na rafę podwodną, fregata brytyjska „Aire”. Załoga, licząca 85 ludzi, zdołała się uratować.

✱ Trawlery brytyjskiej marynarki wojennej przechodzą do pracy w rybołówstwie. Według „Shippbuilding and Shipping Record”, w Wielkiej Brytanii dokonano ciekawej adaptacji, dużego dyspozycyjnego tonażu trawlerów marynarki wojennej, dla celów rybołówstwa dalekomorskiego.

✱ Okręty podwodne, jako źródło energii elektrycznej. W związku z odczuwanym brakiem węgla w Anglii na terenie trzech doków, zostaną wykorzystane dla wytwarzania energii elektrycznej, okręty podwodne. Każdy okręt podwodny może wytworzyć 1.000 KWh na dobę. Zamierza się w ten sposób zaoszczędzić 2.000 ton węgla na tydzień

Nasz felieton

Wędrówka z mikrofonem

— Hallo! Hallo! Tu nasze mikrofony sprawozdawcze zainstalowane na pokładzie statku „Dookoła Wojtek". Za chwilę nadamy państwu reportaż dźwiękowy z prac załogi na tym naszym morskim olbrzymie. Ta cisza, którą państwo teraz słyszą, to jest właśnie cisza na morzu. Piękny widok proszę państwa, doprawdy piękny widok. No ale nie traćmy czasu na podziwianie tego pięknego widoku i spójrzmy skolei na nasz statek. Nie, doprawdy proszę państwa, trudno to oddać słowami, ale proszę mi wierzyć, że wygląda wspaniale. Stoi sam otoczony zewsząd falami morskimi, które uderzają z nieposkromioną, wprost fantastyczną siłą o... — przepraszam, jak się to panie kapitanie nazywa? Aha, dziękuję — uderzają więc, proszę państwa, z fantastyczną wprost, jak powiedziałem, siłą o rufę okrętu. Rufa proszę państwa to jest, jakby to powiedzieć: — tak samo jak każdy kij ma dwa końce. O właśnie. Więc rufa jest jednym z takich końców, tylko ma się rozumieć, nie kija, lecz statku... Więc fale uderzają ma się rozumieć o tę rufę. Trzeba przyznać, że robią to z doskonałą wprawą.

— Panie kapitanie czy to zawsze tak fale uderzają o rufę?... Zawsze, a więc proszę państwa to uderzanie o rufę, jest, jak się okazuje, starym zwyczajem morskim, datującym się jeszcze z okresu Fenicjan. Jeszcze w dawnych opowieściach spotykamy się dość często z tym zwyczajem, który mimo stałego okresu wojen przetrwał w swej szczątkowej postaci do chwili obecnej.

Pan kapitan, który właśnie stoi w tej chwili obok mnie, jest to, proszę państwa, mężczyzna o nadzwyczajnej sile fizycznej i pali fajkę. Poza tym jest on ubrany i, jak powiedziałem, stoi obok mnie. Wspaniały widok proszę państwa...

W tej właśnie chwili idziemy dalej. I cóż widzimy? Na razie nic nie widzimy, a dlaczego nie widzimy zaraz państwo zobaczą. Otóż z kłębów dymu wreszcie wynurzają się zarysy kodu sygnałowego rozwieszonego na linach. Że co? Ach przepraszam najmocniej, to o czym przed chwilą wspomniałem to nie kod sygnałowy, lecz bielizna załogi, rozwieszona celem poddania wpływom atmosferycznym, a w szczególności ultraextrafioletowym promieniom słońca. Już teraz widoczny jest wpływ tych właśnie promieni, bowiem niektóre części garderoby mają fioletowe prążki. Inne są jeszcze białe. Cudowny, proszę państwa, widok. Wygląda to mniej więcej tak, jak by to powiedzieć... no, jak białe skrzydła mew, rozpostarte nad lazurową tonią morskich głębi.

Z pokładu też doskonale widać horyzont. Za horyzontem, proszę państwa, już nic nie widać, wobec czego schodzimy do maszynowni. Pełno tu oczywiście maszyn i najrozmaitszych tłoków i śrub...

— Panie kapitanie, czy to jest właśnie śruba okrętowa? Aha, więc proszę państwa to, czego państwo nie widzą, to nie jest śruba okrętowa. A właściwie śruba, tylko że nie okrętowa. Tak panie kapitanie? Więc, jak już powiedziałem, znajdują się tutaj same maszyny. Maszyny te składają się przeważnie z tłoków i kół, jest poza tym palenisko. Doprawdy wspaniałe palenisko. Olbrzymia paszcza, w którą pakuje się węgiel po czym zostaje on spalany. Węgiel jest, proszę państwa, czarny i wydobywamy go w specjalnych kopalniach. Właściwie niczym on się nie różni od normalnego węgla.

W tej chwili właśnie podchodzi jeden z członków załogi. Bierze olbrzymią szuflę, trzyma ją w rękach, taak... przygląda się nam, pochyla się, ujmuje silnie szuflę, zgarnia węgiel, podnosi szuflę pełną węgla... wspaniale... proszę państwa: rzucił pełną szuflę do paleniska. Nie, doprawdy nadzwyczajny widok, fantastyczny, co mówię, cudowny widok.



Rzucony z potężną siłą węgiel zaczyna się palić, jak gdyby nigdy nic. O! Znów palacz podchodzi, trzyma mocno szuflę, bierze...

— Że co? Aha... — Więc, proszę państwa, widocznie zapomnieliśmy coś oglądnąć na pokładzie, gdyż kapitan właśnie prosi mnie, abyśmy się udali na górę: W tej chwileczce, panie kapitanie. Wchodzimy więc na górę po schodkach. Schodki te są takie zwyczajne sobie schodki. O! Już jesteśmy na pokładzie i podchodzimy do burty. Pan kapitan właśnie pragnie mi pokazać prawdopodobnie jedną ze sztuczek marynarskich. Uśmiecha się właśnie teraz dobrodusznie i zdejmuje marynarkę, kładzie ją obok... Teraz odwija rękawy. Wspaniały widok proszę państwa. Teraz właśnie zbliża się do mnie, państwo słyszą zapewne jego kroki... A więc podchodzi do mnie, bierze za...

— Hallo! Hallo? — Tu mówi kapitan statku „Dookoła Wojtek" — Ten plusk który państwo przed chwileczką słyszeli, to nie było bynajmniej uderzanie fali o rufę. To właśnie sprawozdawca radiowy udaje się na dno morskie, skąd prawdopodobnie transmitować będzie reportaż dźwiękowy. Właśnie przed chwileczką znikł całkowicie pod powierzchnią morza. Wspaniały widok, proszę państwa, cudowny, wprost fantastyczny!... bis.

SKRZYNKA POCZTOWA

(Dokończenie ze str. 11)

ców, którzy te okręty w swoim czasie wyremontowali, po wydobyciu z morza. Otrzymane 23 jednostki są to mniejsze traulery i ścigacze. Jednostek morskich, niestety jeszcze Mar. Woj. konstruować nie jest w stanie. Ścigacz o którym mowa to rzeczna jednostka poniemiecka. O stanie floty jugosłowiańskiej ukaże się artykuł w następnym numerze. W/g oficjalnych kalendarzy flot za rok 1945 — flota wojenna fińska również istnieje, brak nam jednak chwilowo wiadomości konkretnych co do jej stanu i składu.

S. Blachura, Kraków. Ochotnicze zgłoszenie będziecie mogli wnieść bezpośrednio w swoim RKU, względnie złożycie tam podanie o przydzielenie Was do najbliższego RKU przeprowadzającego zaciąg ochotników do Marynarki Wojennej, jeżeli Wasze RKU nie będzie do tego powołane. Dwa zęby wprawione nie stoją na przeszkodzie do wcielenia, klatka piersiowa winna nie wykazywać zmian chorobowych.

J. Cichoński, Miastko. Patrz odpowiedź ob. Blachurze.

W. Pudlik, Piotrowice G/Śl. **4 trawlery polskie** przedwojenne mają następujące cechy: „Żuraw" — ZW, „Mewa" — MW, „Rybitwa" — RB, „Czajka" — CZ, **9 stutonowych trawlerów poradzieckich** klasy „Kormoran" mają cechy: „Kormoran" — KR, „Krogulec" — KG, „Kondor" — KD, „Kania" — KN, „Albatros" — AL, „Orlik" — OK, „Jaskółka" — JK, „Czapla" — CP. **12 ścigaczy okrętów podwodnych:** „Błyskawiczny" — BŁ, 70 ton; uzbr.: II-37 mm, 2 X 2 NKM — 12,6 mm. „Sprawny" — SP, „Odważny" — OW, „Nieuchwytny" — NW, „Śmiały" — SM, „Niedościgły" — ND, „Bystry" — BS, „Karny" — KR, „Szybki" — SZ, „Dziarski" — DR, „Bezwzględny" — BW, „Dzielny" — DL, — 45 ton; I-37 mm II NKM 12,6 mm, bomby hydrostatyczne. **2 kutry torpedowe:** Nr. 1 i Nr. 2 — 45 ton 2 — NKM 12,6 mm oraz dwa aparaty torpedowe zewnętrzne. Żadnych okrętów i statków pomocniczych poniemieckich Mar. Woj. nie otrzymała, poza dwoma rewindykowanymi małymi holownikami przedwojennymi oraz trzema morskimi krypami minowymi, które okupanci przerobili na cysterny, bądź tankowce, zaopatrując je w motory i przystosowując do samodzielnej żeglugi przybrzeżnej. Dalszych odpowiedzi w odniesieniu do jednostek które Mar. Woj. użytkowała podczas wojny na zachodzie udzielimy w numerze następnym.

L. B. Dmowski, Warszawa. Możliwe, że nowelkę wydrukujemy, tylko czemu nie daliście bohaterom imion polskich? Po tym wszystkim, co dokonali nasi marynarze w czasie wojny, wypada abyśmy pisali właśnie o nich.

T. Dobrowolski, Białystok. Za miły list dziękujemy; nie przedrukujemy go ponieważ podajecie rzeczy powszechnie znane.

O wszystkich wrakach, rozrzuconych na terenach walk, nie jesteśmy w stanie udzielić Wam odpowiedzi — nie prowadząc ich ewidencji.

Wspomniany dok będzie zabrany przez ZSRR na zasadzie umowy polsko - rosyjskiej o procentowym podziale morskich zdobyczy poniemieckich, zawartej w pierwszym półroczu roku 1945. Czasokresu remontu m/s „Warta" dokładnie ustalić nie sposób; przekroczy on jednak w każdym razie rok pracy i prób.

Na pytanie Nr. 3 i 4 postaramy się dać odpowiedź w następnym numerze. Odpowiedzi na punkt 7 nie obiecujemy — czy aby nie wkraczacie w dziedziny scholastyki?

Kwestia falistego poszycia musiała dotrzeć do Was w błędnym ujęciu — owszem czyniono próby i stwierdzono, że pewna falistość, nadana nadwodnej części poszycia kadłuba, podniosłaby jego wytrzymałość, choć dotąd nie zastosowano tego w budownictwie. Żadne, nawet celowo uskutecznione zmiany kształtów pdwodnych w danym typie statku nie są w stanie zwiększyć jego szybkości aż o kilka węzłów. Nadanie falistości (oczywiście wzdłużnej) podwodnej części poszycia kadłuba zwiększy tylko powierzchnię tarcia, co w konsekwencji zmniejszy niezawodnie jego szybkość.

T. Hajduk, Inowrocław. Pismo nasze stara się w pierwszym rzędzie przekazywać te wiadomości które interesują marynarza. Istotnych wiadomości o naszych skromnych poczynaniach morskich nie zaniedbujemy, jak to stwierdzicie starannie przejrzawszy nasze wszystkie numery. Zresztą, możecie prenumerować i inne czasopisma morskie, z których z pewnością uzupełnicie pożądane wiadomości. Bardzo wnikliwie zauważacie, że o morzu pisze się w prasie dużo rzeczy, powiedzmy delikatnie, — bez znajomości rzeczy, a już o Mar Woj. — w szczególności. Trudno jednak — nawet redaktorzy pism są jeszcze u nas szczurami lądowymi.

Czynione są starania o globalne wyrównanie i uzupełnienie odszkodowań za zatopione nam statki podczas działań wojennych na zachodzie. Uszkodzony lotniskowiec należy do ZSRR. Wraki rozrzucone po naszym wybrzeżu pójdą na złom. O wraku kontrtorpedowca wyrzuconego na plażę pod Oliwą nic nie słyszeliśmy. O losach wojennych polskiej, przybrzeżnej floty pasażerskiej ukaże się w najbliższym czasie artykuł w „M. P.".

SPROSTOWANIE

W ostatnim, 11-tym numerze „Marynarza Polskiego", w artykule **„Latarnie morskie"** znalazły się pewne nieścisłości, które niniejszym prostujemy:

1) Stefan Żeromski pisał „Wiatr od morza" w latarni morskiej na Rozewiu, znajdującym się **u nasady** półwyspu helskiego — a nie na latarni helskiej.

2) Latarnia morska „Rozewie" ma zasięg światła **31 mil morskich**, a nie do szer. 35° 20' N.

3) Latarnia morska Hel ma zasięg światła **20 mil** morskich — a nie 40 mil morskich i posiada światło „blaskowe" — a nie „błyskowe-przerywane".

4) Latarnia morska „Szwedzka Góra" jest zasilana prądem i włączana z latarni morskiej Hel.

Dział rozrywek i szachów ukaże się w numerze następnym.

KĄCIK HISTORYCZNY

I. Ostatnia bitwa starożytności

BITWA POD LEPANTO

Nazywając bitwę pod Lepanto ostatnią bitwą starożytności popełniam pozorny błąd historyczny, gdyż miała ona miejsce w 1571 roku, a starożytność przecież skończyła się z upadkiem zachodniego cesarstwa rzymskiego, a więc w roku 476. Chodzi mi w tym wypadku jednak nie o historię Europy lecz o historię walk morskich, w której starożytność — to okręty poruszane siłą mięśni ludzkich, średniowiecze —to żaglowce, a czasy nowożytne— to pancerniki, okręty podwodne i lotniskowce. Trudno określić co do roku granice między tymi okresami historycznymi, gdyż kształtowały się one różnie na różnych morzach, pozostając w zależności od stopnia cywilizacji, zamierzeń morskich poszczególnych ludów oraz rozwoju ich techniki. Tak np. okres żaglowców na Atlantyku i wodach północnej Europy rozpoczął się na długo przed bitwą pod Lepanto, a właściwym powodem zwycięstwa żaglowców nad galerami stało się zastosowanie artylerii na jednostkach bojowych. Charakterystyczną i zasadniczą bowiem cechą okresu „starożytności" w historii wojen morskich było zamienienie pokładów okrętowych na pole walki, nie różniące się niczym od pola walki na lądzie stałym. Z chwilą użycia na okrętach armat, nieprzyjacielskie floty mogły stoczyć z sobą walkę na znaczną odległość. Wkrótce okazało się, że żaglowce, jako szersze w porównaniu z galerami, mogły posiadać na swym pokładzie znacznie większą ilość dział, a tym samym rozwinąć większą siłę ognia. Tak więc, wprowadzenie artylerii na okręty pociągnęło za sobą gwałtowny przewrót w sposobie prowadzenia wojny morskiej i dało żaglowcom zdecydowaną przewagę nad okrętami, poruszanymi siłą mięśni ludzkich.

W bitwie pod Lepanto, po raz ostatni w historii wojen morskich, spotkały się dwie olbrzymie floty, złożone z galer, walczące starą taktyką, przypominającą do złudzenia taktykę wojskowych działań na lądzie, warto więc jej z tego względu poświęcić chwilę uwagi, zwłaszcza, że zamyka ona również okres wyłącznego znaczenia morza Śródziemnego w dziejach świata. Dopiero przekopanie Kanału Sueskiego uczyniło to morze znowu węzłowym szlakiem komunikacyjnym kuli ziemskiej.

W wieku XVI najpotężniejszymi państwami basenu morza Śródziemnego są — Hiszpania i Turcja. Morze to jest widownią ciągłych walk między chrześcijanami i muzułmanami. Zwłaszcza korsarze tureccy w Tunisie, Algierze i Marokku okazują ożywioną działalność wojenną, mącącą nieraz spokój hiszpańskiemu Filipowi II, władcy, w którego państwie, po odkryciu Ameryki przez Kolumba — słońce nie zachodzi. Najsławniejszym wśród tych korsarzy był Chaireddin - Barbarossa.

Gdy padły ostatnie posiadłości Wenecji na morzu Egejskim, a w 1570 roku Turcy opanowali Cypr doszło do przymierza zaczepnego między Hiszpanią, Wenecją i papieżem Piusem V. Celem jego było zniszczenie wzrastającej stale potęgi morskiej Osmanów i odzyskanie straconych pozycji we wschodniej części morza Śródziemnego.

W następstwie układów dyplomatycznych w Messynie na Sycylii skoncentrowana została flota chrześcijańska oraz armia lądowa pod dowództwem don Juana d'Austria. Siły morskie wynosiły 200 okrętów bojowych i 100 transportowców. W większości były to galery z załogą 200—250 ludzi oraz z 100—120 żołnierzami dla walki wręcz i dla obsługi armat w liczbie 5—8 sztuk. Wśród okrętów chrześcijańskich zwracały na siebie uwagę galeasy o 30—40 wiosłach, czterech masztach i 50 działach, każdy długi do 60 metrów, a więc coś jakby współczesne pancerniki.

Turcy posiadali tylko zwyczajne galery, lecz w większej ilości. Dowodził nimi Kapudan-pasza.

Obie floty spotkały się w zachodniej części Zatoki Korynckiej w pobliżu miasta Lepanto dnia 7 października 1571 roku. Bitwę rozpoczął zwycięski atak lewego skrzydła floty tureckiej pod dowództwem dzielnego marynarza, renegata Uluch Alego na genueńskie galeasy Dorii. Jedynie nadejście rezerwowej eskadry Santa Cruz uratowało prawe skrzydło chrześcijan. Również na ich lewym skrzydle ciężkie i niezgrabne galeasy nie były w stanie stawić skutecznego oporu nieprzyjacielowi. Bitwa zamieniła się wkrótce w szereg odrębnych potyczek poszczególnych jednostek. Okręt don Juana d'Austria zwarł się w walce z admiralskim okrętem Turków. Po dwugodzinnej walce trzeci atak Hiszpanów złamał opór janczarów. Szala zwycięstwa przechyliła się na stronę chrześcijan. Bitwa zamieniła się w rzeź. Zginęło w niej 35.000 Turków. Z pogromu ocalało jedynie kilkanaście galer pod dowództwem Uluch Alego.

Wiadomość o niej lotem błyskawicy rozeszła się po całej Europie. Wróżono sobie wielkie zmiany na Bliskim Wschodzie i poskromienie korsarzy w północnej Afryce. Okazało się jednak, że bitwa pod Lepanto była dla chrześcijan jedynie zwycięstwem taktycznym, zaprzepaszczonym wkrótce przez niezgodę sprzymierzonych. Zamiast ataku na Konstantynopol doszedł do skutku traktat pokojowy Turcji z Wenecją, a Uluch Ali zebrawszy nową flotę odebrał wkrótce Hiszpanom Tunis.

W bitwie pod Lepanto największy pisarz Hiszpanii, twórca „Don Kichota", M. de Cervantes Saavedra stracił w walce lewą rękę.

Jedynie flocie hiszpańsko - włoskiej zawdzięcza Europa zachodnia fakt, że Turcy nie odważyli się na główny atak przeciwko chrześcijaństwu w rejonie morza Śródziemnego, wybierając lądową drogę na Lwów i Wiedeń. Marynarze tureccy byli jedynie niewolnikami spełniającymi rozkazy swego pana, podczas gdy marynarzy chrześcijańskich zagrzewał do walki ten sam duch, który poprowadził wielkich żeglarzy i odkrywców — Kolumba, Vasco da Gamę, Magellana i wielu innych — do Ameryki, do Indii i w pierwszą podróż naokoło świata.

Bitwa pod Lepanto i jej następstwa wskazywały na fakt, że rola morza Śródziemnego w historii Europy już się skończyła, że przyszłość świata tworzy się na oceanach: Atlantyckim, Indyjskim i Spokojnym w starciu Hiszpanii, Portugalii, Holandii, Francji i Anglii o władztwo nad szlakami wiodącymi do źródeł surowców i rynków zbytu.

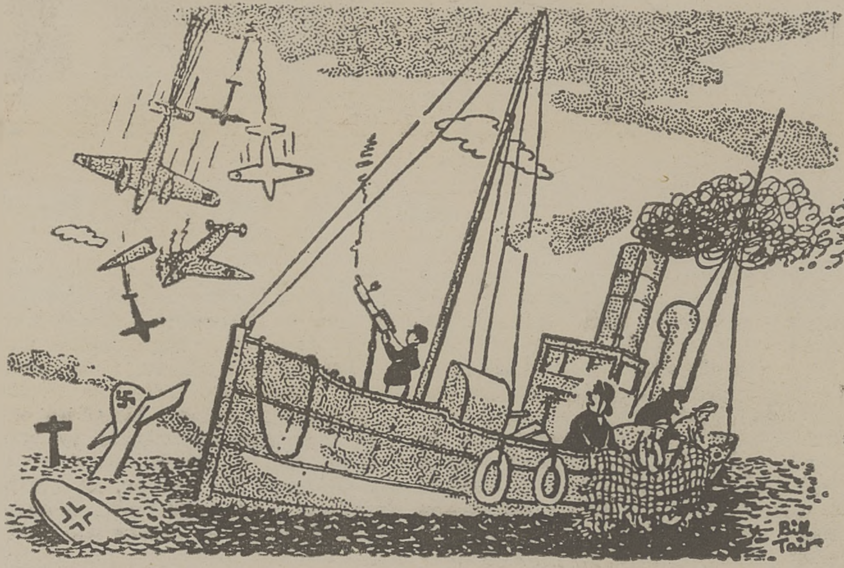
E. Martuszewski.

W następnym numerze:

II. Klęska Niezwyciężonej Armady.

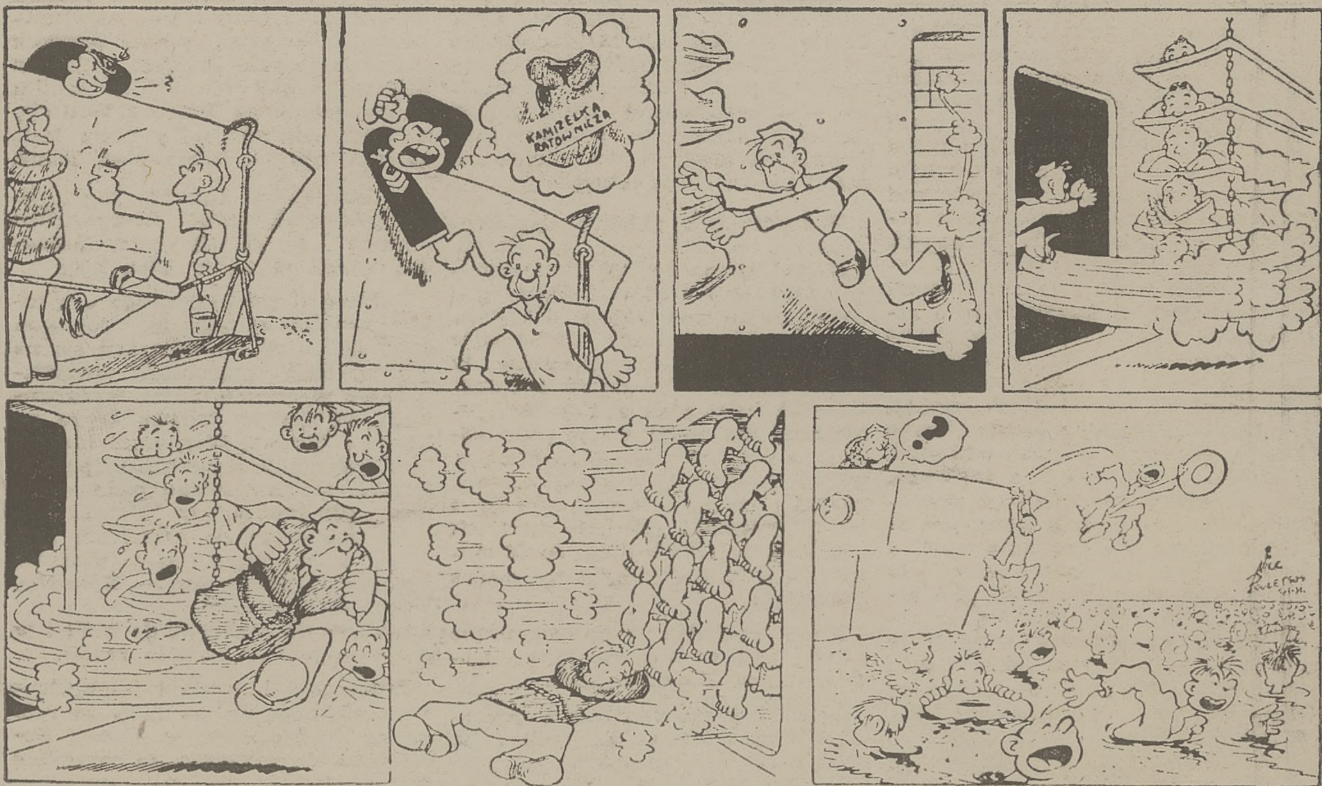
Na wesołej fali





— Przestań zajmować się tymi głupstwami i lepiej pomóż nam łowić ryby.

FAŁSZYWY ALARM



(„All Hands" U.S.A.)

p. o. Redaktora: kpt. Józef Balcerak

Ilustrował: bosm. pchor. Sł. Sierecki

Fotografie: bosman J. Uklejewski, Florian Staszewski, British Official, S.I.B. Photoservice, USIS — United States Information Service, France Illustration

Wydawca: ZPW Marynarki Wojennej

Druk i ilustracje wykonano w Zakł. Graf. Wydawnictwa ZPW Mar. Woj. Nr. 1279

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Św. Piotra 12. Telefony: redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 75 zł, półroczna 140 zł. Prenumerata ulgowa dla jednostek wojskowych i instytucyj społ. — kwartalna zł. 60.—, półroczna zł. 110.—. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą lub na konto PKO XI-4130.

Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 85 mm 35.— zł Cena egzemplarza 15 zł